MODELARZ

W NUMERZE:

- Model samolotu „Mig 15”
- Model samochodu „Mercedes Benz”
- Samolot „Bristol Beaufichter I”
- Kartonowa wycinanka modelu latającego



Foto: WAF

NUMER 8 (28) SIERPIEŃ 1957 CENA 2.50 zł

WIELKI KONKURS MODELI REDUKCYJNYCH

Jedną z dziedzin modelarstwa lotniczego, posiadającą wielu zwolenników, jest modelarstwo redukcyjne. Kategoria ta, jakbym ją nazwał, weszła ostatnio jakoś w konspirację i wcale jej nie widać. Każdy „dłubie" sobie i dla siebie, a niektórzy na zarobek do Muzeum Wojska czy Techniki. Modelarstwo latające organizuje cały szereg imprez, a w roku bieżącym jest ich aż za dużo, tak że niektórzy nawet narzekają, że nie mogą za tym tempem nadążyć. Możliwości wyżycia się na imprezie i konkurencje o pierwszeństwo pobudzają bez wątpienia do budowy modeli oraz wysiłku, by model dobrze latał i był ładnie wykonany. Tych właśnie bodźców zabrakło, niestety, naszym modelarzom redukcji w ubiegłych latach.

Analizując tę sytuację, Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL postanowił błąd ten naprawić i zorganizować w roku przyszłym w okresie Święta Lotnictwa wielki konkurs na wykonanie (bez latania) modeli redukcyjnych i redukcyjno-latających. Już sama nazwa konkurs, a nie tylko wystawa, mówi o tym, że będzie to impreza połączona z cennymi nagrodami dla najlepszych wykonawców. Trudno w niniejszym artykule mówić jeszcze o szczegółach konkursu, chciałbym więc jedynie wysunąć pewne ogólne kryteria, które pozwolą zainteresowanym na wcześniejsze rozpoczęcie przygotowań do tej imprezy.

Otóż konkurs obejmie wszystkie bez wyjątku samoloty świata a więc tak historyczne, jak i przedwojenne. Samoloty okresu wojny światowej i nowoczesne ostatniej doby. Jeżeli chodzi o podziałkę, to przyjmujemy dwie 1 : 25 i 1 : 50. W modelach redukcyjno-latających pozostawia się zupełną swobodę wykonawcy. Samoloty nowoczesne odrzutowe będą najlepiej widziane w podziałce 1 : 50. Konkurs nie eliminuje także wykonawców w dowolnych podziałkach, z jednym jednakże zastrzeżeniem, a mianowicie, że zgłoszą oni pewien zamknięty cykl modeli, np. dwa modele, które będą porównaniem samolotu myśliwskiego z jakimś olbrzymem powietrznym, przykładowo „F-100" z „B-52". Mogą to być modele charakteryzujące rozwój samolotu myśliwskiego, przykładowo „PWS-26", „PZL-24", „Jastrząb", „Mig-15" czy też układowo — dwupłat, dolnopłat, odrzutowy z prostymi skrzydłami, ze skośnymi skrzydłami, układ delta i pionowego steru. Cykle mogą być najprzeróżniejsze. Z przyjemnością zobaczymy także miniaturowców, pracujących na podziałkach 1 : 100 czy 1 : 200. Byłoby jednak najlepiej, gdyby również i oni wystąpili w cyklach.

Ważną rzeczą jest sprawa opakowania. Otóż wszystkie modele muszą być przesłane w trwałych skrzynkach, dobrze umocowane, tak aby nie uległy zniszczeniu. Eksponaty bez należytego opakowania przyjmowane nie będą. Konkurs zostanie poprzedzony eliminacjami we wszystkich aeroklubach i zakończony wielką wystawą w Warszawie. Spotka się on na pewno z zainteresowaniem naszych muzeów, nowością przy tym będzie przetarg urządzony pod koniec wystawy. W związku z tym wszyscy, którzy będą chcieli sprzedać swoje modele, muszą podać ich ceny. Ceny modeli potrzebne będą także do ich ubezpieczenia.

Awizując wspomniany konkurs, Wydział Modelarstwa Aeroklubu PRL życzy wszystkim zainteresowanym jak najlepszego wykonawstwa modeli i sukcesów w konkursie.

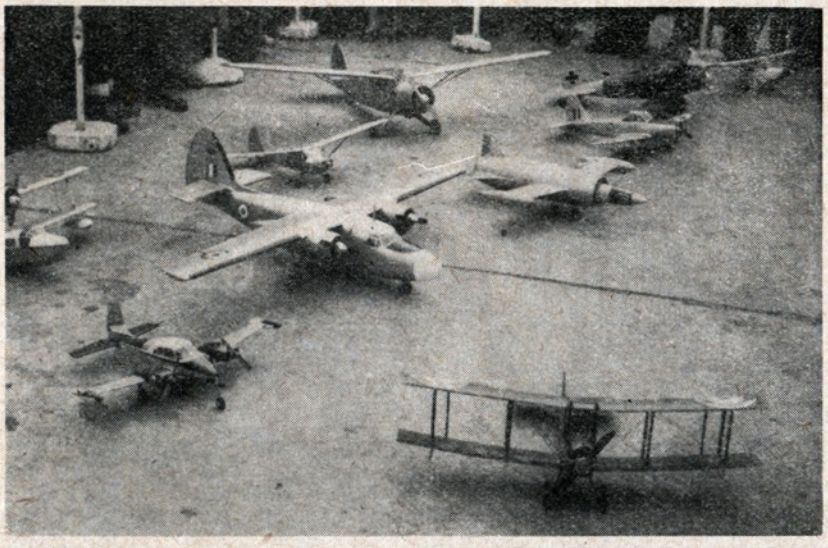
Szczegóły regulaminu konkursu ukażą się pod koniec bieżącego roku.

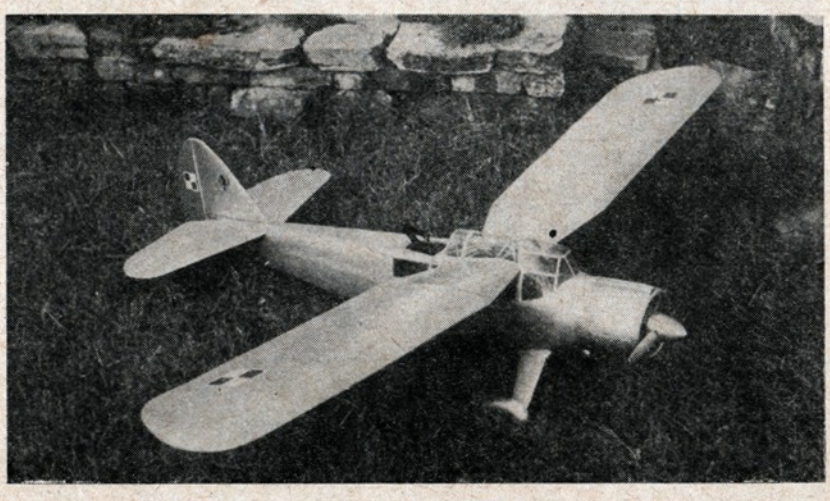
ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Modelarz

TREŚĆ

	str.
IV Ogólnopolskie Regaty Modeli Pływających	3
XXII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających	6
II Mistrzostwa Polski Modeli Latających	8
Samolot myśliwski „Mig 15".	10
Wycinanka modelu latającego	12
Model samochodu „Mercedes Benz"	17
Sytuacja modelarstwa szkutniczego w świecie	19
Z kraju i ze świata	21
Model redukcyjny samolotu „Bristol Beaufichter I"	22
Wymieniamy doświadczenia	24
Modele w fotografii	26
Odpowiedzi redakcji	27





U góry: część modeli biorących udział w zawodach w Cambridge. Na dole: model samolotu PZL „Mewa", na którym Z. Datkiewicz zajął I miejsce.

REKORD POLSKIEGO MODELARZA Z ANGLII

Model redukcyjny wolnolatający samolotu towarzyszącego P.Z.L. „Mewa", wykonany przez znanego modelarza polskiego w Anglii, Z. Datkiewicza, specjalizującego się w budowie modeli redukcyjnych. Model wyposażony jest w silnik Amco BB 3,5 cm³.

Modelem tym Z. Datkiewicz w roku bieżącym odniósł dwa zwycięstwa; w dniach 9 — 10 czerwca na Mistrzostwach Wielkiej Brytanii, które odbyły się w Cambridge, zajął III miejsce.

26 czerwca na zawodach w Halton tym samym modelem zajął Z. Datkiewicz I miejsce, zdobywając nagrodę „Flight'u".

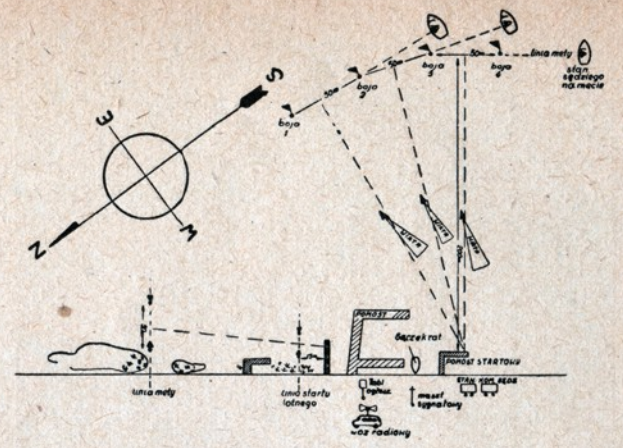
IV Ogólnopolskie Regaty Modeli Pływających

Zgodnie z zapowiedzią, IV Ogólnopolskie Regaty Modeli Pływających odbyły się w Kruszwicy na jeziorze Gopło w dniach 27 — 30 czerwca br.

Warunki meteorologiczne były tym razem wprost wymarzone na tego rodzaju imprezę. Prawie przez cały czas zawodów pogoda była słoneczna, szybkość wiatru z kierunku W, odkręcającego się na SW w godzinach rannych 8 m/sek., malała po południu, dochodząc do 4 m/sek., a od godziny 18.00 aż do zmierzchu panowała całkowita cisza.

Zadowoleni więc byli wszyscy — zawodnicy posiadający modele żaglowe i modele z napędem mechanicznym, a także organizatorzy i Komisja Regatowa. Dzięki tym warunkom można było bowiem przeprowadzić Regaty ściśle w oznaczonym czasie, według z góry ułożonego programu. A że warunki zakwaterowania były dobre — zaledwie w odległości 200 m od jeziora — i wyżywienie bez zarzutu, więc ogólne wrażenia zawodników biorących udział w IV ORMP w Kruszwicy były też bardzo pozytywne. Gdyby przy tym jeszcze zapewniono zabezpieczenie Regat od strony technicznej, tj. w pomosty pływające, obsługę do wyławiania modeli i sprawniejszą służbę łączności, śmiało można byłoby życzyć, aby i następne tego rodzaju imprezy odbywały się też w takich warunkach. Ujemną stroną Regat było nieprzybycie zawodników aż z siedmiu województw, a mianowicie: z Kielc, Koszalina, Lublina, Olsztyna, Warszawy Woj. i Zielonej Góry. Zabrakło też ekipy organizatorów imprezy, tj. województwa bydgoskiego. W czwartym roku organizowania zawodów ogólnopolskich stan ten zmusza do poważnego zastanowienia się nad sytuacją szkolenia modelarskiego w wymienionych województwach. Zarządy Wojewódzkie LPŻ powinny z powyższego wyciągnąć odpowiednie wnioski dla swojej dalszej działalności na odcinku modelarstwa.

Mimo że w tym roku przybyło zaledwie 11 ekip, a składy drużyn zostały ograniczone tylko do 7 osób, stan modeli biorących udział w zawodach był wyższy aniżeli w roku ubiegłym. Obrazuje to zamieszczona obok tabelka:



SZKIC SYTUACYJNY

	1956 r.	1957 r.
Ogólna ilość modeli biorących udział w zawodach	169	181
w tym: modeli żaglowych	103	114
modeli z napędem mechanicznym	66	57
redukcyjno-pływających	10	11
Ilość zawodników biorących udział w regatach	87	66
Ilość ekip wojewódzkich	12	11

Należy przyznać, że ogólne przygotowanie taktyczne zawodników i wykonawstwo modeli było na wyższym poziomie niż w roku ubiegłym. Były jednak wypadki wykańczania modeli dosłownie w ostatniej chwili przed Komisją Weryfikacyjną i dokonywania różnych uzupełnień na krótko przed startem. Stwierdzono to nie tylko u najgorzej przygotowanych do Regat zawodników z Warszawy, ale także w ekipie Opola, Gdańska i Białegostoku. Również i przedstawianie do weryfikacji modeli nie posiadających znaków rozpoznawczych na żaglach lub kadłubach świadczyło o tym, że przygotowanie ekip i kontrola ze strony instruktorów wojewódzkich były niedostateczne.









W klasie „R" modeli redukcyjno-pływających nie było żadnych rewelacji. W większości przedstawiono te same modele, które brały udział w III ORMP. Na szczególne wyróżnienie zasługiwał model statku żaglowego „Orion", wykonany z dużą dokładnością przez kol. Z. Bernera ze Szczecina oraz zastosowanie zdalnego sterowania przy modelu lugotrawlera „Drozd", wykonanego przez kol. Cz. Dworka z Poznania. Te dwie „rodzynki" nie mogły przysłaniać złej sytuacji na odcinku budowy modeli redukcyjnych, na które kładzie się tak duży nacisk za granicą. I dlatego projekty organizowania zawodów wyłącznie modeli redukcyjnych, o co dopomina się wielu modelarzy, wydają się jeszcze przedwczesne. Starty odbywały się zgodnie z zamieszczonym szkicem. Modele żaglowe szły kursem w pół wiatru, natomiast szybkościowe z napędem mechanicznym dwa biegi w pół wiatru, a jeden całkowicie z wiatrem. Wybitnie sprzyjające warunki atmosferyczne napawały nadzieją, że wyniki biegów modeli szybkościowych będą szczególnie zadowalające. Niestety, rzeczywistość wykazała, że wielu zawodników niedostatecznie przygotowało swoje silniki. Na przykład na 33 zawodników w klasie „A" juniorów na ogólną ilość 99 biegów tylko 16 wystartowało w wyznaczonym czasie 5 minut, z czego tylko 6 ukończyło bieg. Niewiele lepiej sytuacja przedstawiała się w klasie „A" seniorów, gdzie na 13 zawodników bieg ukończyły tylko 4 modele. Wielka niespodzianka był wynik uzyskany ślizgiem klasy „A" przez seniora kol. R. Natusiewicza z Gdańska. Czas 4 sek/100 m (90 km/h) można zaliczyć do rekordowych w skali światowej (silnik produkcji polskiej „Jaskółka" 2,48 cm^3). Jako charakterystyczny przykład może służyć fakt, że rekord w tej klasie, ustanowiony na III ORMP w 1956 r. przez tegoż kol. R. Natusiewicza, wynosił 8,3 sek/100. Do uzyskania ostatnio tak dobrego wyniku przyczyniła się bez wątpienia sprzyjająca pogoda. Czas mierzony był przy użyciu 3 sprawdzonych sekundomierzy i nie może być przez nikogo kwestionowany.

Regaty przebiegały na ogół w przyjaznej i koleżeńskiej atmosferze. Jedynym nieprzyjemnym zgrzytem było niesportowe zachowanie się zawodników z ekipy warszawskiej. Nie przygotowane i nie opływane modele tej ekipy nie zdołały zająć żadnego punktowanego miejsca, o co zgłaszano pretensje do sędziów, były nawet zamiary natychmiastowego wyjazdu z Kruszwicy. Widocznie u niektórych naszych sportowców jest jeszcze źle z etyką sportową.

Organizator imprezy — ZW LPŻ Bydgoszcz — dołożył wszelkich starań, by pobyt na Regatach jak najbardziej zabezpieczyć pod względem organizacyjnym i gospodarczym, za co należą mu się słowa uznania. Znalazło to wyraz także na naradzie Komisji Sędziowskiej z kierownikami ekip, na której jednogłośnie ustalono, że następne V ORMP najlepiej będzie zorganizować także w Kruszwicy.

Wyniki Regat, które w pełnym brzmieniu zawiera zamieszczona tabela, są do pewnego stopnia niespodzianką.



Mianowicie ongiś najsilniejsze województwo krakowskie, zdobywca I miejsca drużynowego na I ORMP w 1954 r., tym razem wypadło zupełnie z tabeli punktowanych miejsc. Ładnym natomiast osiągnięciem jest zajęcie II miejsca drużynowego przez ekipę Szczecina i III przez Gdańsk.

Na podkreślenie zasługuje też wyrównany poziom zawodów, o czym najlepiej świadczy przedstawiona punktacja zespołowa sześciu pierwszych województw, zestawiona z wynikami roku ubiegłego.

	Miejsce	1956 r.	Miejsce	1957 r.
I	Poznań	5.630 pkt.	Poznań	4.725 pkt.
II	Kraków	2.480 ,,	Szczecin	3.525 ,,
III	Szczecin	1.945 ,,	Gdańsk	3.125 ,,
IV	Gdańsk	1.610 ,,	Katowice	700 ,,
V	Katowice	1.150 ,,	Opole	525 ,,
VI	Łódź	480 ,,	Białystok	225 ,,

Należy przypuszczać, że w następnym roku poziom ten będzie jeszcze bardziej wyrównany.

Obecnie trwają przygotowania do Międzynarodowych Zawodów Modeli Pływających, które mają odbyć się w ZSRR. Od września rozpocznie się w modelarniach nowa praca. Natomiast Komisja Modelarstwa Szkutniczego zajmie się rozpatrzeniem wniosków z tegorocznych Regat i zadecyduje o tym, czy zlikwidować klasę „J" i „A", czy przeprowadzać oddzielnie zawody modeli żaglowych i oddzielnie z napędem mechanicznym, oraz o wielu innych sprawach, które nasunęły się w trakcie Regat.

Wyniki IV Ogólnopolskich Regat Modeli Pływających odbytych w Kruszwicy na jeziorze Gopło w dniach 27—30.6.57 r.

MODELE ŻAGLOWE

Klasa „J"

1. **Dworek Jerzy, Nr 7, Poznań — 400 pkt.**
2. **Albrecht Romuald, Nr 36, Poznań — 300 pkt.**
3. **Niedziela Ryszard, Nr 53, Gdańsk — 225 pkt.**

Klasa „X" — juniorzy

1. **Górski Jacek, Nr 15, Gdańsk — 400 pkt.**
2. **Biskup Jerzy, Nr 31, Opole — 300 pkt.**
3. **Albrecht Romuald, Nr 42, Poznań — 225 pkt.**

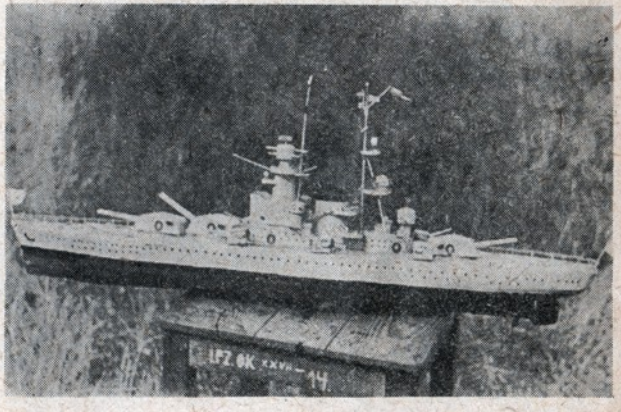
Klasa „X" — seniorzy

1. **Staniszewski Leon, Nr 28, Gdańsk — 400 pkt.**
2. **Marcinowski Jerzy, Nr 54, Poznań — 300 pkt.**
3. **Cichy Władysław, Nr 35, Szczecin — 225 pkt.**

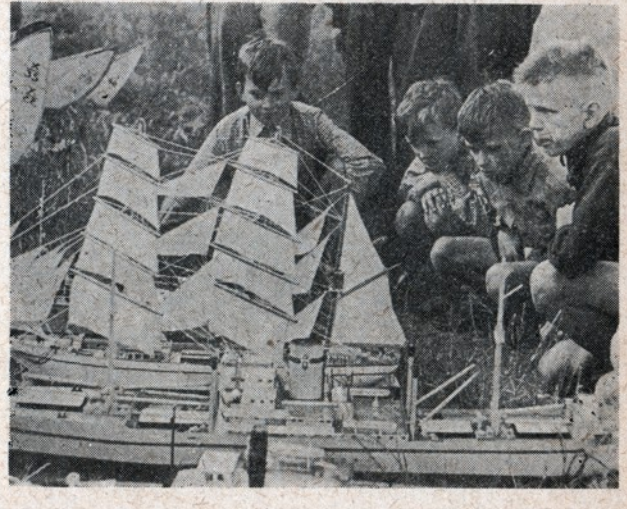
Wyniki dalszych konkurencji zostaną podane w następnym numerze „Modelarza". J. M.











XXII Ogólnopolskie



Startuje model zwycięzcy w kat. modeli szybowców A2 — Kazimierz Topy



Zawodnik ekipy Aeroklubu Poznańskiego B. Bulczyński, przygotowuje model do startu



Maria Radulska z ekipy Domu Oficera z Wrocławia nakręca silnik gumowy



II miejsce w gumówkach zajął Ryszard Machaj (junior) któremu pomagał senior Mieczysław

W dniach od 23 do 26 czerwca 1957 r. na lotnisku Szkoły Szybowcowej w Strzyżewicach k. Leszna przeprowadzone zostały doroczne Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających.

W zawodach uczestniczyło 28 ekip, w tym 22 z aeroklubów regionalnych i 6 z innych ośrodków prowadzących szkolenie modelarskie. Każda ekipa składała się z 3 zawodników i kierownika.

XXII Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających stanowiły imprezę szkoleniową, podsumowującą cykl szkolenia modelarzy według obowiązujących programów. Stąd też wypływał regulaminowy podział zawodników na grupy. W grupie I mogli startować modelarze z ukończoną II kl. wyszkolenia z modelami szybowców A2 i o napędzie gumowym. W grupie II natomiast modelarze z I klasą wyszkoleniową i modelami o napędzie silnikowym.

Kierownicy ekip, oprócz opieki nad swymi zawodnikami, uczestniczyli w pracach Komisji Sportowej. Włączenie kierowników ekip do prac w Komisji Sportowej nie zdało jednak egzaminu i nie powinno być stosowane w przyszłości.

Dużym mankamentem, utrudniającym sprawne przeprowadzenie imprezy, był fakt, że większość (i to zdecydowana) uczestników nie znała regulaminu sportowego zawodów.

XXII OZML, to charakterystyczny przykład ignorancji obowiązujących przepisów i postanowień Komisji Modelarskiej APRL.

Aerokluby regionalne w wielu przypadkach przysłały zawodników nie odpowiadających założeniom regulaminu. Za przykład posłużyć może fakt, że w ekipie Aeroklubu Gliwickiego na 3 zgłoszonych zawodników tylko jeden dopuszczony został do udziału w zawodach. W ekipie Aeroklubu Jeleniogórskiego jako zawodnik znalazł się modelarz — instruktor po 10-letnim stażu w modelarstwie, a w ekipie Aeroklubu Słupskiego był zawodnik, który po raz 6 z kolei chciał startować w Ogólnopolskich Zawodach.

Przykłady takie można by mnożyć. Podajemy jednak tylko najbardziej charakterystyczne wypadki. Fakty mówią same za siebie. W związku z powyższym nasuwa się pytanie — o czym myślą pracownicy etatowi? Czy może chodzi im o zwycięstwo za wszelką cenę przy „wielkim" nieróbstwie w pracy wyszkoleniowej?

To zlekceważenie czy niedopilnowanie ze strony ludzi odpowiedzialnych (szefów modelarstwa w terenie) przekroczyło wszelkie przypuszczenia. W konsekwencji wypaczony został charakter imprezy, która ze szkoleniowej przerodziła się w wyczynową.

Pomijając fakty natury organizacyjnej, o których wspomnieliśmy wyżej, stwierdzić należy, że wszystkich zawodników cechowała wola rywalizacji sportowej. Warunki atmosferyczne były trudne. Obfitość deszczów w znacznym stopniu utrudniała organizację. Czas na start wykorzystywany był pod wieczór, kiedy zanikały opady. Wyniki zawodów są zadowalające. Pesymizmem napawa tylko fakt szalonych różnic pomiędzy tymi, którzy zajęli pierwsze i ostatnie miejsca, co dotyczyło zarówno ekip, jak i zawodników w poszczególnych kategoriach.

Zawody Modeli Latających

WYNIKI

Zasłużone zwycięstwo odniosła ekipa Aeroklubu Tatrzańskiego (Nowy — Targ) — 1883 pkt. przed ekipą MDK Kraków — 1402 pkt. i ekipą Aeroklubu Krakowskiego — 1333 pkt. Dalsze miejsca w podanej kolejności zajęły następujące ekipy: 4) Aeroklub Rzeszowski — 1219, 5) Dom Oficera we Wrocławiu — 1078, 6) Aeroklub Warszawski — 948, 7) Aeroklub Łódzki — 916, 8) Aeroklub Śląski — 880, 9) Aeroklub Bielsko Biała — 790, 10) Aeroklub Świdnicki — 765, 11) Aeroklub Gdański — 741, 12 Aeroklub Poznański — 735, 13) Aeroklub Słupski — 682, 14) PMZW we Wrocławiu — 678, 15) Aeroklub Pomorski — 667, 16) Aeroklub Gliwicki — 666, 17/18) Aerokluby: Białostocki i Mielecki — 639, 19) Aeroklub Podkarpacki — 631, 20/21) Aerokluby: Jeleniogórski i MOPP Wrocław — 604, 22) Aeroklub Leszczyński — 597, 23) Aeroklub Kujawski — 563, 24) Aeroklub Zielonogórski — 527, 25) Aeroklub Wrocławski — 483, 26) Aeroklub Ostrowski — 467, 27) Dom Kultury Świdnica — 434, 28) Łódź MDK — 141.

WYNIKI INDYWIDUALNE

Modele szybowców A2:

1) Kazimierz Topa — Aeroklub Tatrzański 180+98+108+150+180 = 716.

2) Edward Zawadzki — Aeroklub Świdnicki 84+124+122+180+180 = 690.

3) Ernest Kupka — Aeroklub Gliwicki 108+138+129+180+111 = 666.

4) Józef Ziętka — Aeroklub Łódzki — 595, 5) Stanisław Czyż — Aeroklub Krakowski — 551, 6) Lech Bonczek — Aeroklub Zielonogórski — 597, 7) Łukasz Schuster — MDK Kraków — 524, 8) Edmund Dysarz — Aeroklub Gdański — 416, 9) Ryszard Dąbrowski — Aeroklub Jeleniogórski — 401, 10) Jan Gałuszka — Aeroklub Podkarpacki — 394.

Model z napędem gumowym (FAI):

1) Ryszard Czechowski — Aeroklub Krakowski 91+109+114+99+106 = 519.

2) Ryszard Machaj — Aeroklub Rzeszowski 88+139+83+89+89 = 488.

3) Henryk Ćwieńk — Aeroklub Śląski 112+102+73+86+76 = 449.

4) Mirosław Grześ — Aeroklub Białostocki — 423, 5) Paweł Topa — Aeroklub Tatrzański — 329, 6) Eugeniusz Poniatowski — Aeroklub Słupski — 389, 7) Maria Radulska — Dom Oficera, Wrocław — 339, 8) Edmund Werner — MDK Kraków — 320, 9) Zdzisław Kula — MOPP Wrocław — 304, 10) Ireneusz Karman — Aeroklub Gdański — 285.

Modele z napędem silnikowym:

1) Stefan Karski — Aeroklub Tatrzański — 130+105+180+180+180 = 775.

2) Marek Skowron — MDK Kraków — 0+103+125+150+180 = 558.

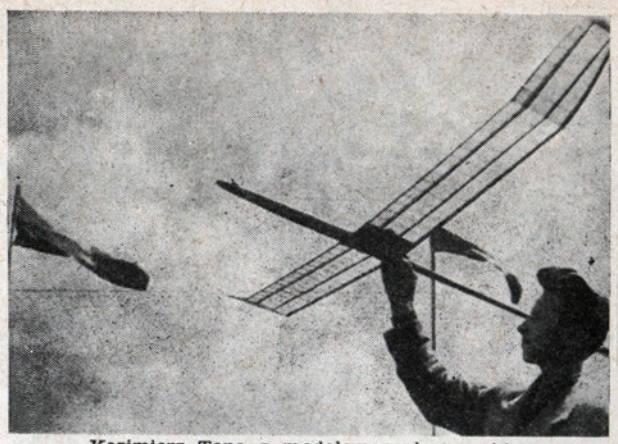
3) Marek Zaremba — Aeroklub Warszawski — 96+118+100+59+78 = 451.

4) Jerzy Pawłowski — Dom Oficera Wrocław — 65+91+86+63+110 = 415.

5) Mieczysław Piekło — Aeroklub Rzeszowski — 346, 6) Aleksander Luzarowski — Aeroklub Krakowski — 263, 7) Henryk Wojdzik — Aeroklub Bielsko Biała — 218, 8) Sylwester Wesołowski — Aeroklub Kujawski — 218, 9) Józef Trela — Aeroklub Mielecki — 190, 10) Bronisław Bulczyński — Aeroklub Poznański — 114.

Ciekawsze konstrukcje modeli i omówienia techniczne podamy w jednym z najbliższych numerów.

EDMUND OSIŃSKI



Kazimierz Topa z modelem szybowca A2





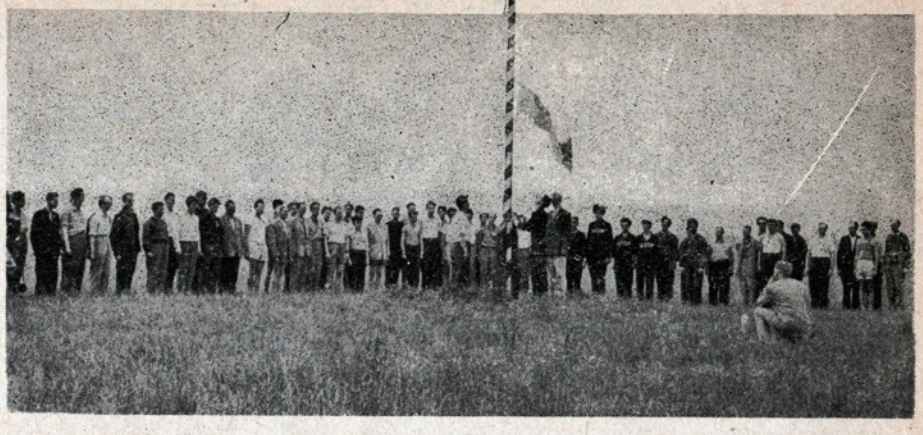
W modelach o napędzie silnikowym zdarzały się i takie lądowania



Zwycięzca w silnikowych Stefan Karski



Zwycięzca w szybowcach A2 Kazimierz Topa



II Mistrzostwa Polski Modeli Latających



1



2



3

Lotnisko Szkoły Szybowcowej w Strzyżewicach k. Leszna było w dniach 27 — 30 czerwca 1957 r. gościnnym terenem, gdzie przeprowadzono II Mistrzostwa Polski Modeli Latających. Leszno przyjęło zawodników z całego kraju piękną pogodą i wspaniałymi warunkami zakwaterowania uczestników w miasteczku z 11 namiotów zelektryfikowanych i zradiofonizowanych.

Do udziału w Mistrzostwach zgłosiły się 22 ekipy poszczególnych aeroklubów regionalnych z 75 zawodnikami. Obsady poszczególnych kategorii modeli przedstawiały się następująco: 33 w szybowcach A2, 16 w gumówkach, 20 w silnikówkach i 6 z modelami akrobacyjnymi. W kategorii modeli silnikowych startowało ponadto 6 zawodników poza konkursem.

Poziom sportowy II Mistrzostw Polski Modeli Latających był dobry. Złożyło się na to zarówno dobre przygotowanie samych uczestników, jak i doskonałe warunki atmosferyczne.

Zespołowo zwycięstwo odniosła ekipa Aeroklubu Podkarpackiego — uzyskując tytuł Mistrza Zespołowego na rok 1957 i puchar przechodni Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — sumą 642 pkt.

Wicemistrzem została ekipa Aeroklubu Warszawskiego sumą 617 pkt. III miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Wrocławskiego — 604 pkt.

Dalsze miejsca zajęły ekipy Aeroklubów:

4) Leszczyński — 518; 5) Tatrzański — 509; 6) Śląski — 508; 7) Poznański — 498; 8) Ostrów Wlkp. — 448; 9) Łódzki — 392; 10) Opolski — 386; 11) Świdnicki — 373; 12) Białostocki — 350; 13) Szczeciński — 304; 14) Gliwicki — 277; 15) Krakowski — 242; 16) Mielecki — 228; 17) Jeleniogórski 214; 18) Kujawski — 212; 19) Zielonogórski — 191; 20) Lubelski — 154; 21) Gdański — 122; 22) Rzeszowski — 79.

MODELE SZYBOWCÓW A2:

W kategorii tej startowało 33 zawodników i 1 poza konkursem. Specjalnych nowości tak w układach, jak i rozwiązaniach konstrukcyjnych nie zanotowano. Poszukiwania zawodników poszły raczej w kierunku opanowania techniki startów i wyczuwania obszarów noszeń (wykorzystywanie warunków meteorologicznych). Wszyscy zawodnicy stosowali ograniczniki czasu lotu typu lontowego. Większość modeli zaopatrzona była w odchylający ster kierunku (po wyczepieniu z holu).

Mistrzem w kategorii modeli szybowców A2 na rok 1957 został kol. Wiesław Jakubowski z Aeroklubu Tatrzańskiego. Wicemistrzem kol. Roman Strabuszyński z Aeroklubu Mieleckiego.



4

A oto zestawienie wyników:

1) Wiesław Jakubowski	— Aeroklub Tatrzański:	180 + 90 + 134 + 180 + 161 =	745
2) Roman Straburzyński	— Aeroklub Mielecki:	40 + 180 + 154 + 180 + 131 =	685
3) Sławomir Burski	— Aeroklub Łódzki:	180 + 142 + 91 + 91 + 129 =	633
4) Bruno Haase	— Aeroklub Opolski:	180 + 85 + 138 + 98 + 124 =	625
5) Jerzy Wiśniowski	— Aeroklub Podkarp.:	90 + 75 + 166 + 163 + 126 =	620
6) Wiesław Kowalczyk	— Aeroklub Warszawski:	38 + 180 + 117 + 130 + 140 =	605
7) Stanisław Skotniczny	— Aeroklub Śląski:	85 + 70 + 113 + 180 + 151 =	599
8) Antoni Gulisz	— Aeroklub Warszawski:	116 + 120 + 73 + 121 + 157 =	587
9) Edward Kurowski	— Aeroklub Warszawski:	73 + 87 + 119 + 133 + 158 =	570
10) Tadeusz Ratyński	— Aeroklub Krakowski:	180 + 67 + 107 + 67 + 123 =	544

Poza konkursem:

Stanisław Grzywa — 192 + 80 + 105 + 118 + 135 = 550

Zwycięstwo zespołowe w kategorii modeli szybowców A2 i puchar przechodni im. Czesława Tańskiego zdobyła ekipa Aeroklubu Tatrzańskiego.

II miejsce uzyskała ekipa Aeroklubu Mieleckiego.

III miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Podkarpackiego.

MODELE Z NAPĘDEM GUMOWYM:

Startowało ogółem 16 zawodników. Starty modeli przeprowadzono z ręki. Ciężar gumy do napędu modelu przyjęto 50 G (według nowego regulaminu FAI)). Jeżeli nie wszyscy, to jednak zdecydowana większość zawodników posiadała nowoskonstruowane i wykonane modele, z uwzględnieniem zmniejszonej mocy silnika gumowego. Oprócz klasycznych układów powszechnie przyjętych, tj. bardzo długich kadłubów i statecznika o małej powierzchni (3—4,5 dcm²), pojawiły się również modele małe. Charakterystycznym przykładem tej ostatniej grupy były modele ekip z Białegostoku i Rzeszowa. Jeżeli chodzi jednak o wyniki, to modele tego typu nie odegrały poważniejszej roli.

Kolega Degler wzbudził podziw oryginalnym pomysłem konstrukcyjnym, przedstawiając model dolnopłata z nadbudowaną dolną częścią kadłuba, zakończoną bryłą o kształcie kropli. Konstruktor uzyskał w ten sposób oś ciągu śmigła znacznie powyżej środka ciężkości modelu. Model latał regularnie i statecznie (chociaż nie był dostatecznie oblatany). Pech jednak chciał, że przy 4 starcie pękła guma „Pirelli" i z braku drugiego modelu zawodnik stracił cenne punkty.

Starty modeli o napędzie gumowym były jak najbardziej emocjonującą częścią Mistrzostw. Od pierwszych startów ustaliła się grupa znanych zawodników, złożona z kol. kol. Żurada, Trzcińskiego, Niestoja, Gluzy i Ogłazy (nowicjusza), która współzawodniczyła pomiędzy sobą o tytuł mistrza. Do piątej kolejki nie można było przewidzieć ostatecznej kolejności miejsc poszczególnych zawodników. Najwięcej szans miał kol. Żurad, jednak niefortunny start w piątym locie (90″) przekreślił jego szanse na mistrza. Nieoczekiwanie, ale zasłużenie mistrzostwo zdobył kol. Piotr Ogłaza. Niektórzy określali zwycięstwo kol. Ogłazy jako wyczyn „nie z tej ziemi", mając na myśli tak wygórowaną konkurencję. Zaznaczyć trzeba, że wszyscy zawodnicy „latali" na zagranicznej gumie „Pirelli" lub gumie węgierskiej.

Mistrzem w kategorii modeli z napędem gumowym na rok 1957 został kol. Piotr Ogłaza z Aeroklubu Śląskiego, a wicemistrzem kol. Stanisław Żurad z Aeroklubu Wrocławskiego.

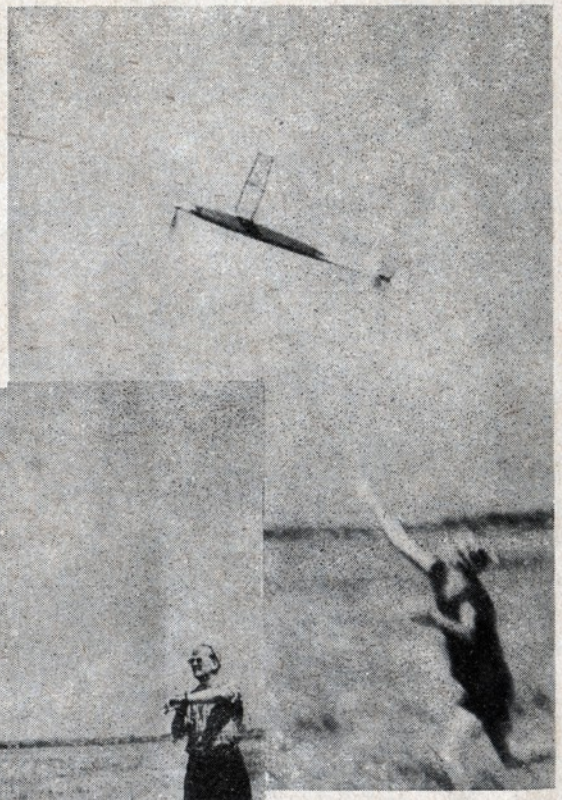


Dalszy ciąg na str. 25

Foto: St. Jaśko

Na stronicy 8:

1. Mistrz w kat. modeli akrobacyjnych — Sylwester Kujawa
2. Mistrz w kat. modeli szybowców A2 — Wiesław Jakubowski.
3. Degler Bolesław ze swym oryginalnym modelem.
4. Ogólny widok startów.





U góry: klasyczny start „rzutu oszczepem" kol. Żurada.

Z lewej: startuje Stefan Bomkol.

Pierwsze na lewo: start modelu silnikowego Włodzimierza Bredsznajdera. Na dole: Mistrz w kategorii gumówek — przed startem. Na dole na prawo: członek delegacji jugosłowiańskiej z zainteresowaniem ogląda model J. Falęckiego





Samolot myśliwski „Mig 15"

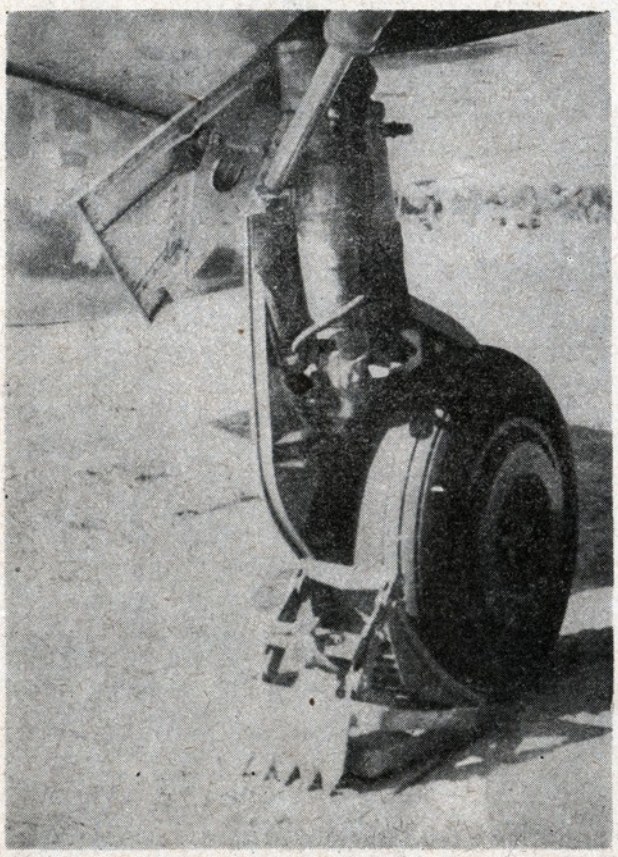
Plan na str. 14 – 15

Samolot ten stanowi standartowe uzbrojenie naszych jednostek myśliwskich. Ostatnio wykonywany jest on w ulepszonej wersji jako „Mig-15 bis", który zewnętrznie tylko nieznacznie różni się od piętnastki, natomiast poważnie przewyższa ją osiągami.

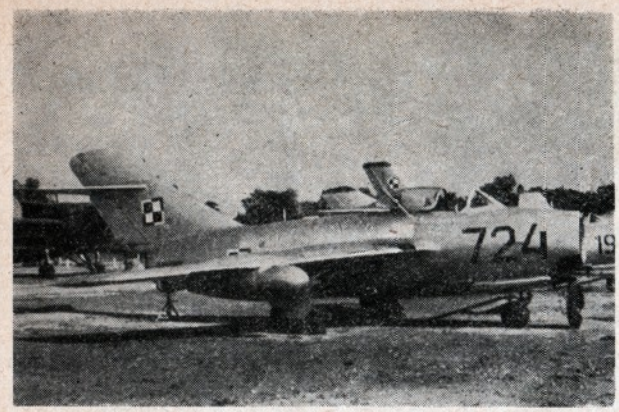
Prace nad prototypem tego samolotu rozpoczęte zostały w 1946 r.

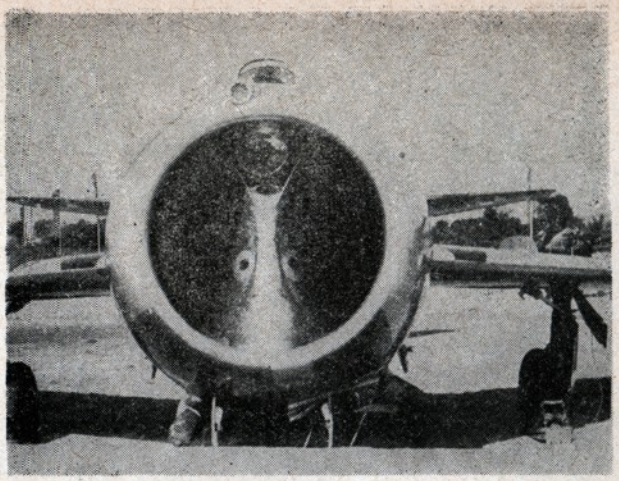
Pierwszy lot samolot ten odbył w Dniu Święta Lotnictwa Zw. Radz. w 1947 r., wyprzedzając w ten sposób o trzy miesiące podobny pierwszy lot samolotów North American Sabre. Twórcami tego pięknego samolotu są konstruktorzy radzieccy — Mikojan i Gurewicz. Omawiany samolot wszedł na wyposażenie wojsk lotniczych prawie wszystkich państw socjalistycznych i zdał swój egzamin. „Mig-15" jest jednomiejscowym średniopłatowcem o konstrukcji całkowicie metalowej. Płaty posiadają skos krawędzi natarcia 42° i ujemny wznios wynoszący 2,5°. Sterowanie lotkami wspomagane jest wzmacniaczem hydraulicznym. Lotki uszczelnione i wyważone masowo. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem. Górna powierzchnia płata wyposażona jest w kierownice strug, po dwie na każdym z płatów.

Kadłub posiada konstrukcję skorupową i w przedniej swej części mieści szczelną kabinę, pokrytą szkłem organicznym. Fotel w razie niebezpieczeństwa może być wyrzucany. Wersję treningową uzyskano przez wmontowanie na miejsce zbiornika paliwowego drugiego fotela. Zbiorniki paliwowe w tej wersji zamocowane są na stałe pod skrzydłami. Są to takie same zbiorniki, jak zapasowe w wersji jednomiejscowej. Część tylna kadłuba wraz z usterzeniem daje się odłączyć, co umożliwia lepszy dostęp do silnika oraz szybką jego wymianę. W tylnej części kadłuba umieszczone są także otwierane hydrauliczne hamulce aerodynamiczne. W przodzie kadłuba znajduje się chwyt powietrza rozdzielający się w okolicy kabiny. W przegrodzie chwytu umieszczony jest reflektor. Napęd samolotu stanowi silnik turboodrzutowy WK-1, o ciągu 2700 kG, co odpowiada mniej więcej ciągowi silnika J-47 na samolocie



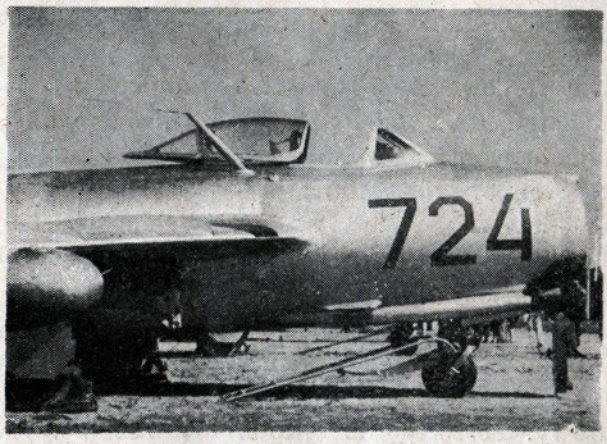






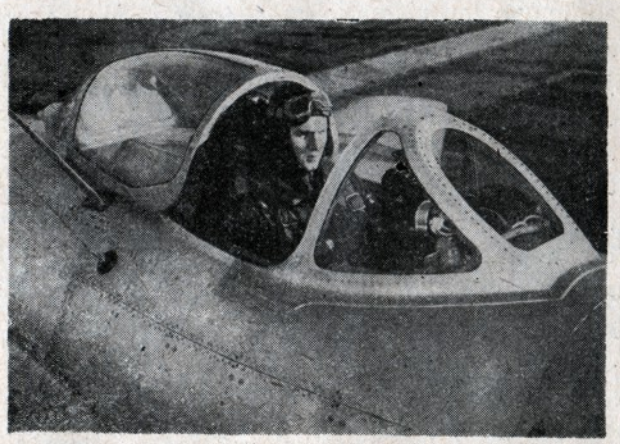
„F-86 E. Sabre". Podwozie trójkołowe, przy czym koła główne wciągane są w skrzydła. Koło przednie natomiast składa się w kadłubie do przodu.

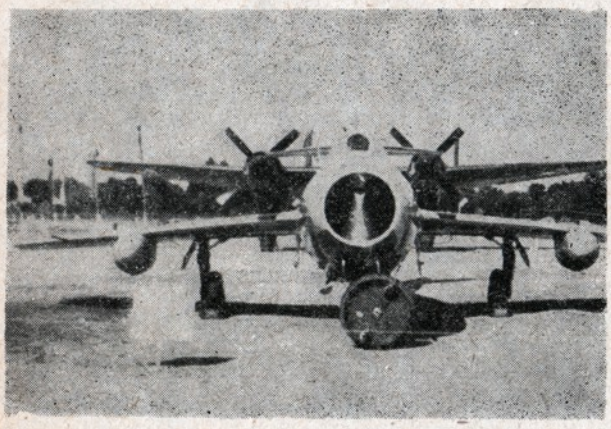
Uzbrojenie samolotu stanowią dwa działka. Prędkość maksymalna wynosi 1200 km/h, minimalna 210 km/h. Pułap 15 000 m. Czas lotu 2 h. Ciężar własny 3770 kG, w locie ponad 5000 kG. W porównaniu z samolotem „Sabre F-86", „Mig" posiada większą prędkość wznoszenia i lepszą charakterystykę na dużych wysokościach. Ustępuje mu jednak nieco pod względem zwrotności. Dalszą wersją samolotu „Mig-15" i „Mig-15 bis" jest „Mig-17", który można już porównywać z amerykańskim samolotem „Super Sabre F-100". Plan samolotu F-100 zamieścimy w jednym z następnych numerów „Modelarza".

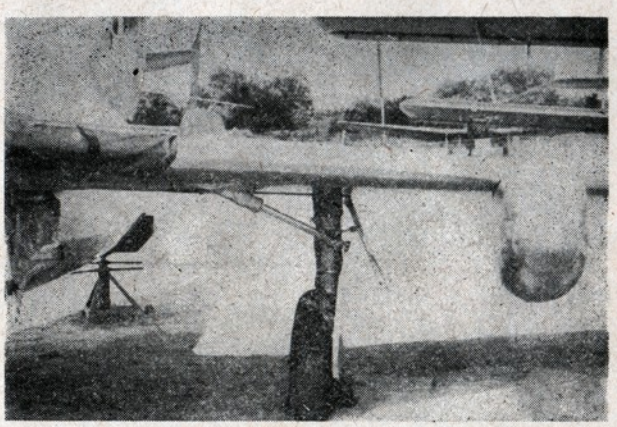


Samolot posiada naturalny kolor blach aluminiowych. Cyfry na przodzie kadłuba czerwone. Szachownice biało-czerwone. Owiewki podwozia od wewnątrz srebrne. Tarcze kół podwozia koloru jasnozielonego. Widoczne na zdjęciu ciemne blachy, np. dolne części wlotu powietrza lub hamulce aerodynamiczne, są srebrzystymi blachami o ciemniejszej barwie. Włazy na skrzydła w matowym kolorze czarnym.

Z. SZAJEWSKI







WYCINANKA

Modelu latającego



Specjalnym dodatkiem do obecnego numeru „Modelarza" jest kartonowa wycinanka modelu latającego. Model ten po sklejeniu można wykorzystać jako wolnolatający lub latający na uwięzi.

Do wykonania modelu potrzebne są nożyczki, nóż z ostrym końcem, linijka i szybkoschnący klej, a w razie jego braku — zwykły biały klej roślinny, tzw. biurowy. Poszczególne elementy modelu należy wycinać dokładnie po zewnętrznych stronach linii (obrysów poszczególnych części) kolejno w miarę klejenia. Miejsca zagięcia lekko nacinać końcem noża, w celu łatwiejszego i równego zagięcia na zewnątrz lub do wewnątrz. Miejsca przeznaczone do klejenia smarować cienko klejem. Rysunek perspektywiczny podaje numerację poszczególnych części i przedstawia sklejony model.

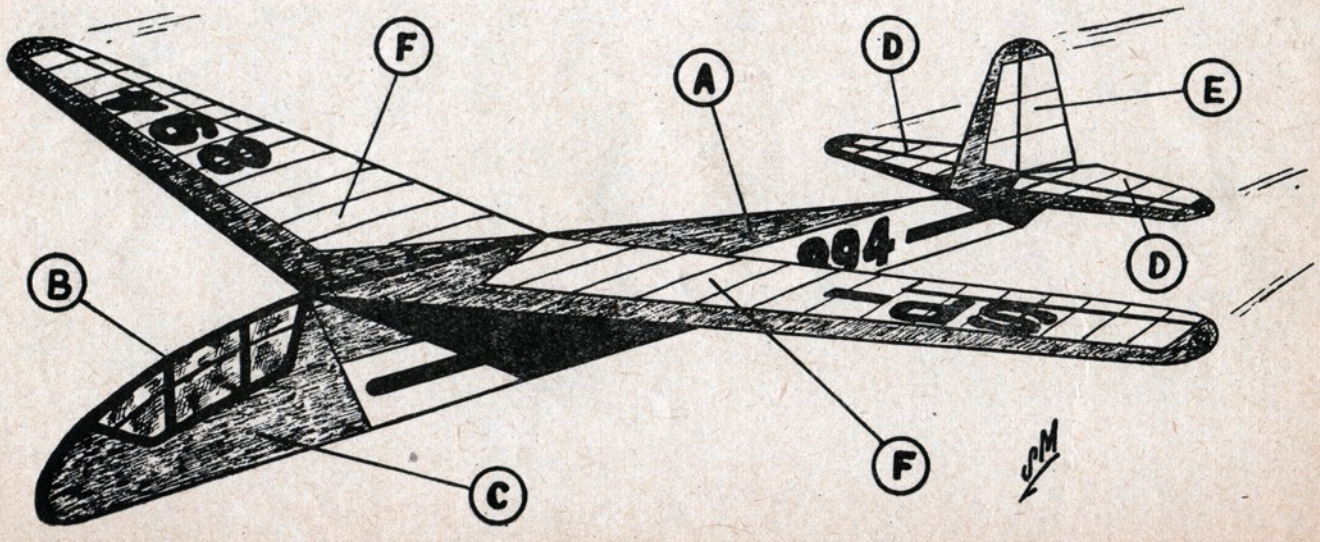
Składanie modelu wykonujemy w następującej kolejności: z arkusza wycinamy kadłub (A), nacinamy go lekko wzdłuż linii zagięcia i w miejscach zagięcia sklejek, po czym smarujemy klejem i sklejamy. Następnie wycinamy obie części obciążenia przodu kadłuba (B) i naklejamy je z obu stron przodu kadłuba, a po wycięciu części C, naklejamy je w ten sam sposób. Wycinamy statecznik poziomy (D) i przyklejamy po załamaniu sklejki — wzmocnienia, po czym przyklejamy go do kadłuba.

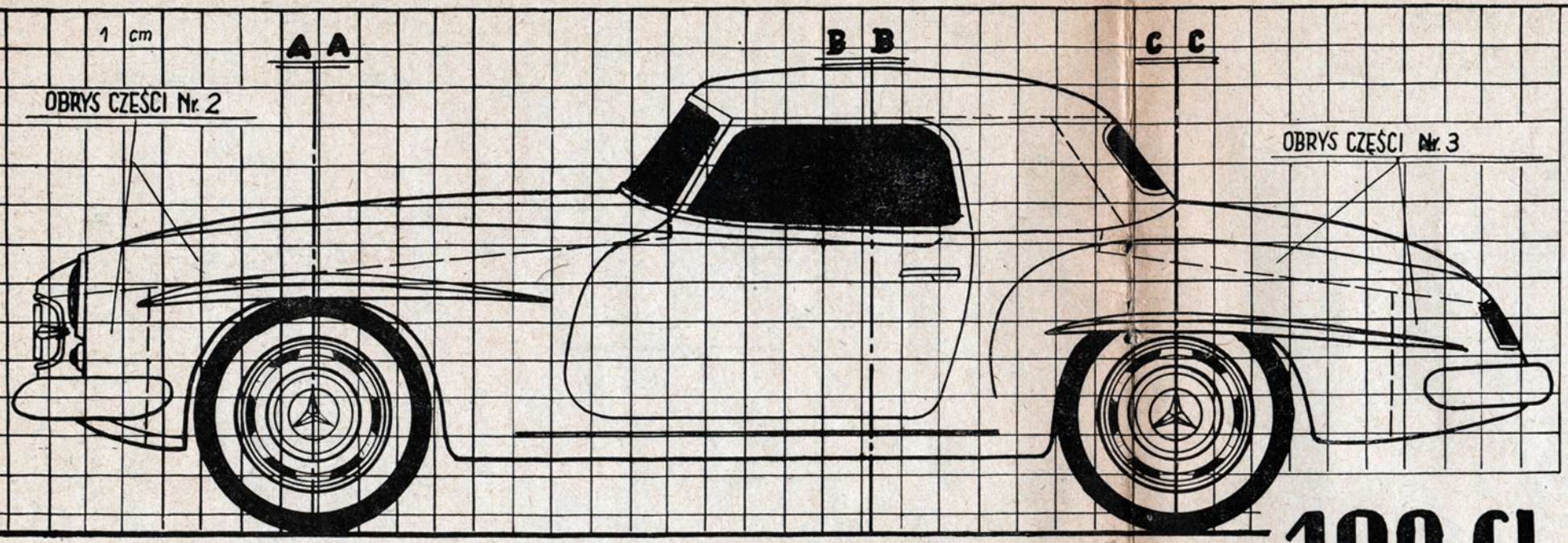
W czasie wykonywania tych czynności należy zwracać uwagę na systematyczne i bardzo równe (bez zwichrowań) przyklejenie poszczególnych części w stosunku do osi podłużnej i poprzecznej kadłuba. Skrzydło należy podgiąć równomiernie do góry dla nadania mu lekkiego wzniosu — V, zwracając przy tym uwagę, aby obie jego połowy posiadały jednakowy kąt natarcia.

Na tym zakończyliśmy sklejanie modelu. Dla zachowania czystości klejenia dobrze jest myć często ręce przy składaniu modelu. Jeżeli pomimo to powstaną zbrudzenia, to można je usunąć przez delikatne wytarcie tych miejsc wilgotną szmatką.

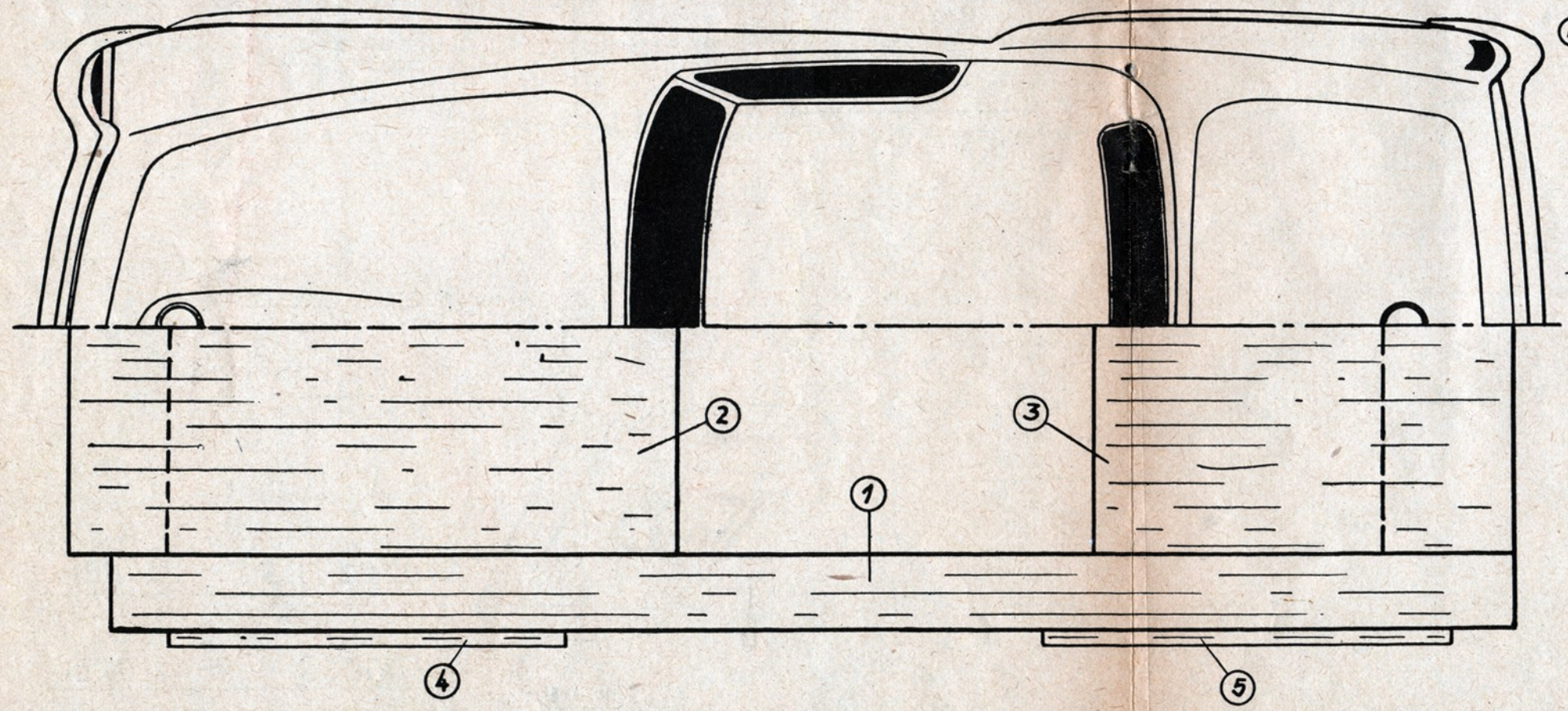
Jeżeli będziemy wykorzystywać model jako wolnolatający, to wypuszczamy go z ręki, w wyniku czego powinien on wykonywać ładne loty ślizgowe. Natomiast przy lotach na uwięzi mocujemy w zaznaczonym miejscu na końcu skrzydła cienką nitkę i prowadzimy model po kręgu, odpowiednio go rozpędzając. Model lata po kręgu w lewą stronę, należy więc wychylić (zagiąć) statecznik pionowy w stronę prawą. W obu wypadkach, jeżeli lot jest nierówny, należy regulować go lekkim wychyleniem statecznika poziomego. Wychylamy statecznik do góry, jeżeli model schodzi nazbyt szybko w dół, a jeżeli ma tendencję zadzierania (szybkiego wychodzenia do góry i następnie szybkiego opadania), to wychylamy statecznik w dół. Dobrze wyregulowany model wykonuje ładne loty, tak na uwięzi po kręgu, jak również jako wolnolatający z ręki.

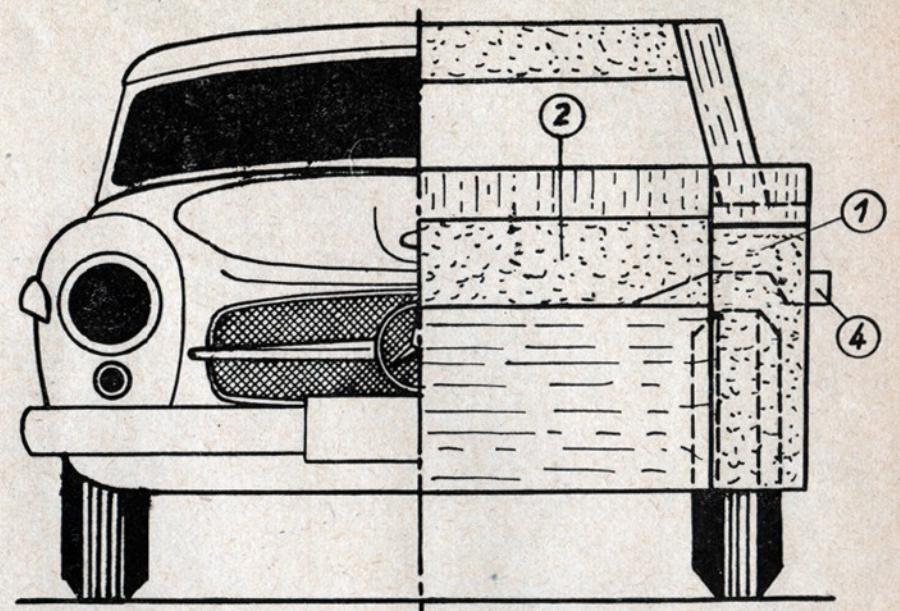
Opracował STANISŁAW MEUS
Sosnowiec

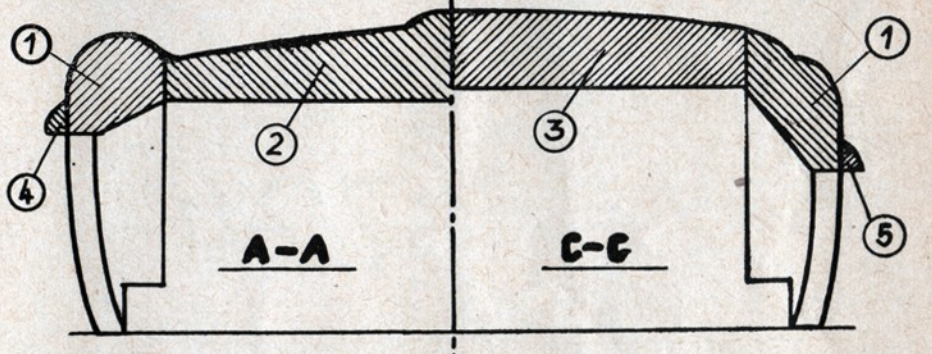


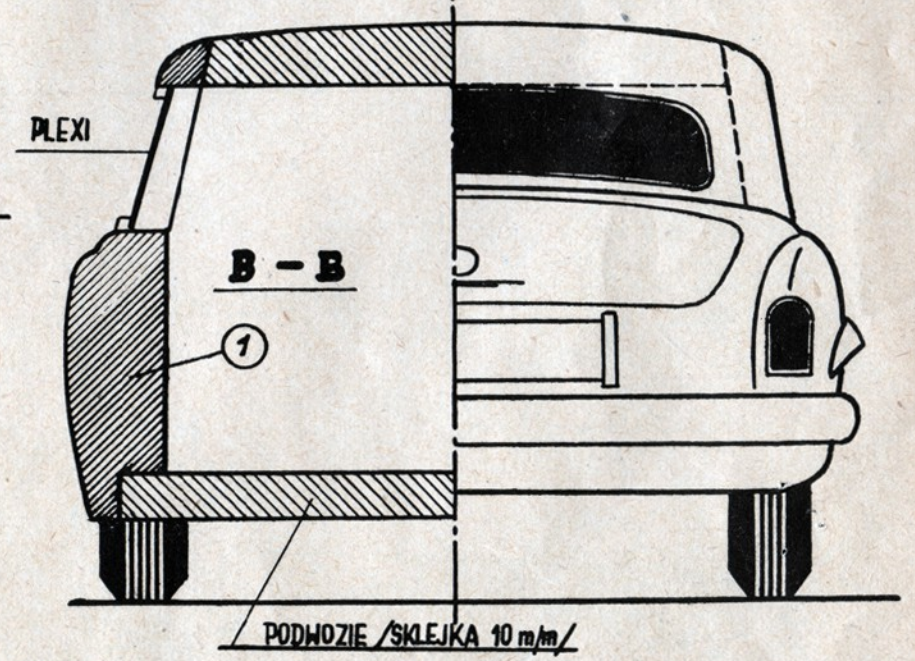


MERCEDES-BENZ 190 SL





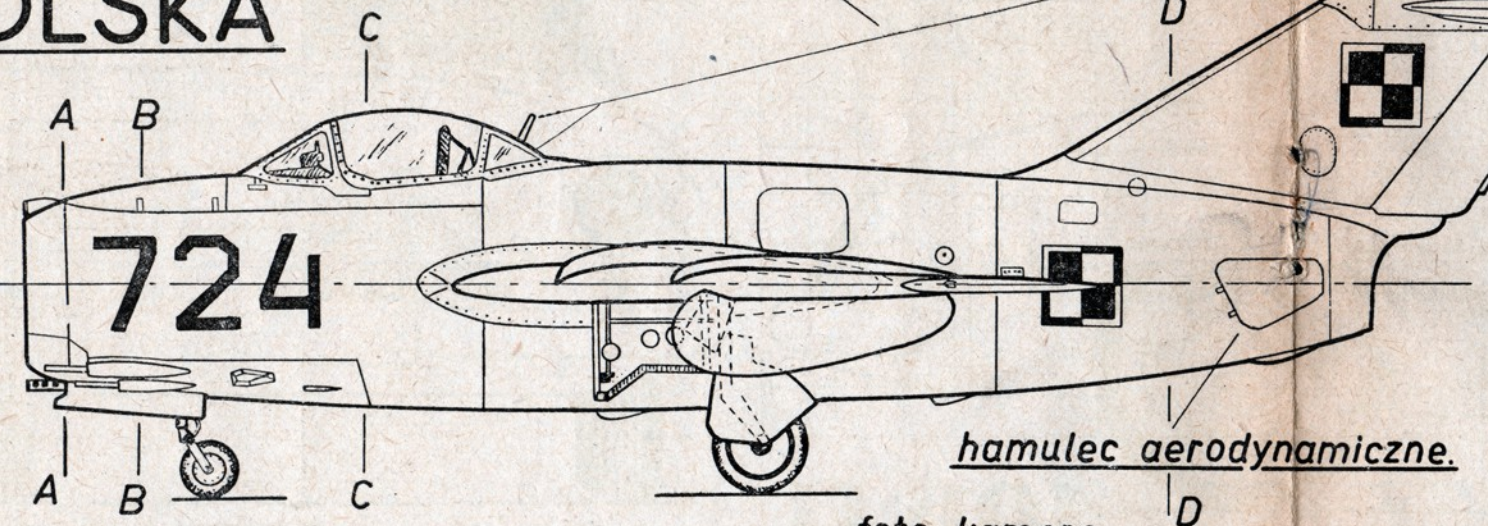


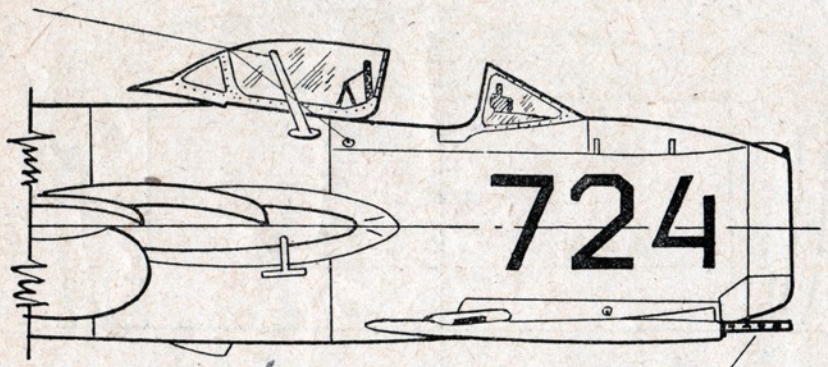


OPRACOWAŁ M. JACKOWIAK 24.V.57

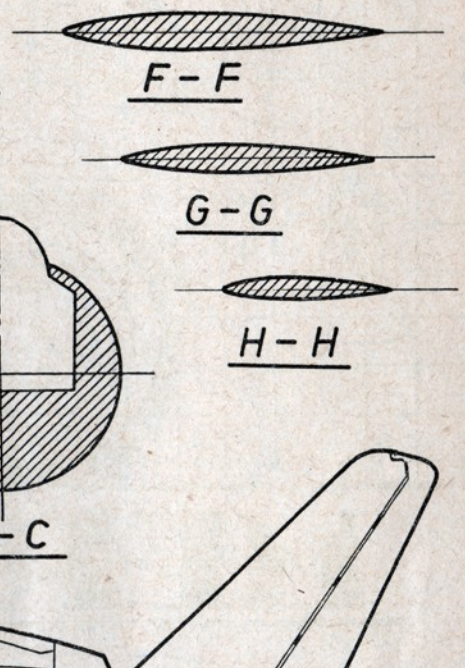
MIG-15

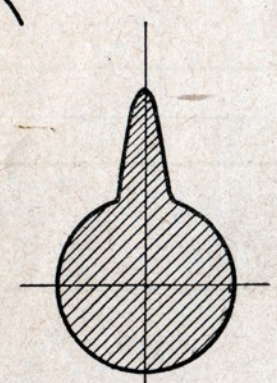
POLSKA

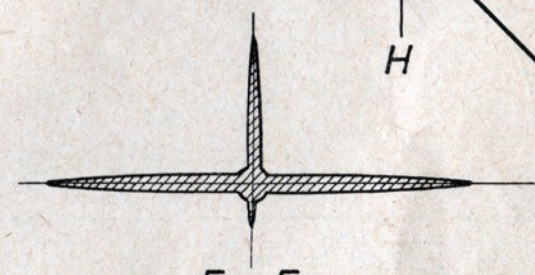


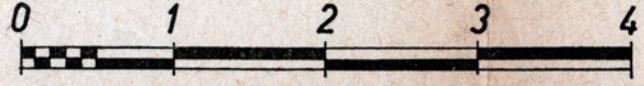












WYMIARY.

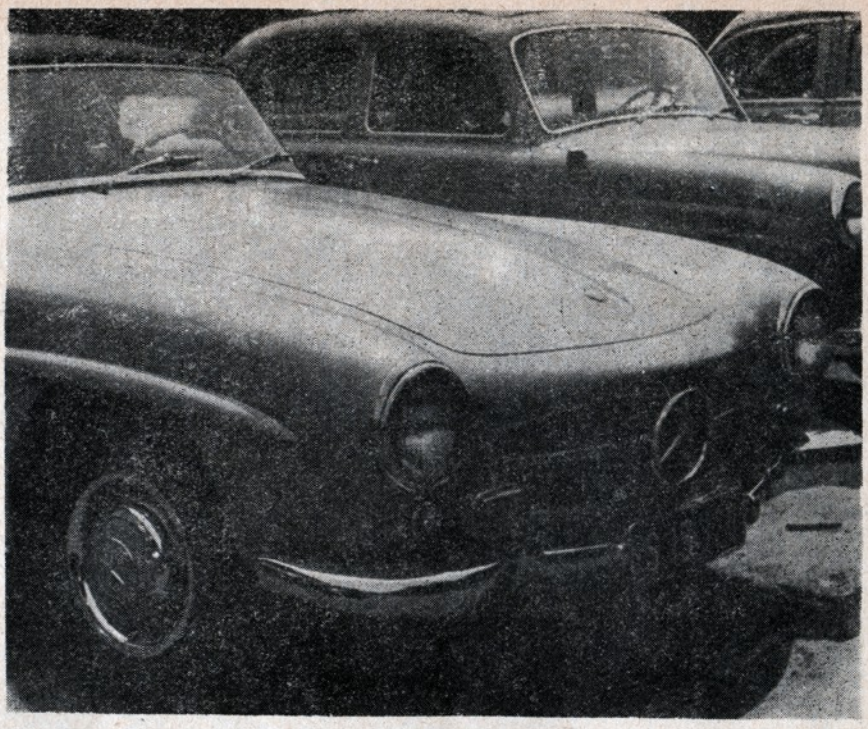
ROZPIĘTOŚĆ — 10.10 m.

DŁUGOŚĆ — 11.05 m.

WYSOKOŚĆ — 4.10 m.

Z. Szajewski.

Mercedes Benz 190 SL COUPE

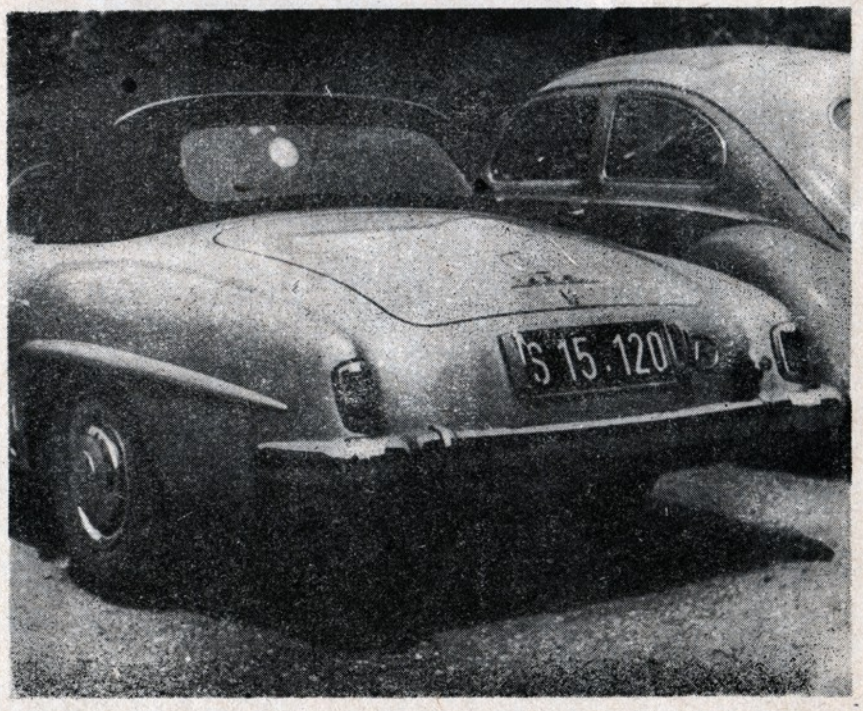


Model redukcyjny samochodu

Kolejnym modelem, który wykonamy do naszej kolekcji samochodowej, będzie model sportowego samochodu firmy „Mercedes Benz typ 190 SL — Coupe". O samej firmie i jej historii nie będę się rozpisywał, niemniej jednak warto nadmienić, że ta zachodnio — niemiecka fabryka, istniejąca na przestrzeni kilkudziesięciu lat, zalicza się do jednej z najlepszych, najsolidniejszych i najstarszych wytwórni samochodów. Wytwórnia ta zdobyła sobie dobre imię dzięki produkcji solidnych, oszczędnych i stosunkowo tanich samochodów, znanych na całym świecie. Każdy entuzjasta sportu samochodowego wie, że „Mercedesy" są znanymi, groźnymi rywalami dla innych doskonałych firm produkujących samochody sportowe i wyścigowe. Gdybyśmy spojrzeli na tabelę samochodowych rekordów światowych, to stwierdzilibyśmy, że jest bardzo mało konkurencji, w których nie startowałyby „Mercedesy", a większość rekordów należy przy tym właśnie do samochodów tej marki.

Odbudowane po zniszczeniach wojennych zakłady „Mercedes Benz" w latach 50-tych zaczęły produkować obok starych, nieznacznie unowocześnionych modeli przedwojennych, nowoczesne samochody osobowe, a mianowicie: typ 180, który jest najtańszym z „Mercedesów", typ 220 — wóz średniej klasy, oraz typ 300 — bardzo luksusowy, wielki samochód osobowy. W klasie samochodów sportowych znajduje się typ 190 S1 w wykonaniu „Roadster" i „Coupe", oraz typ 300 SL — najszybszy sportowy samochód Zakładów „Mercedes Benz". Widoczny na zdjęciach i rysunku typ 190 SL „Coupe" jest, jak już wspomniałem, samochodem sportowym, zaopatrzonym w 4-cylindrowy silnik benzynowy o mocy 105 KM, zużywający 8,6 litra na 100 km i rozwijający prędkość do 180 km/h.

Przystępując do budowy modelu tego pięknego samochodu, przygotowujemy materiał w postaci deseczek lipowych na dwie części — Nr 1—20 mm oraz Nr 2 i 3—17 mm.

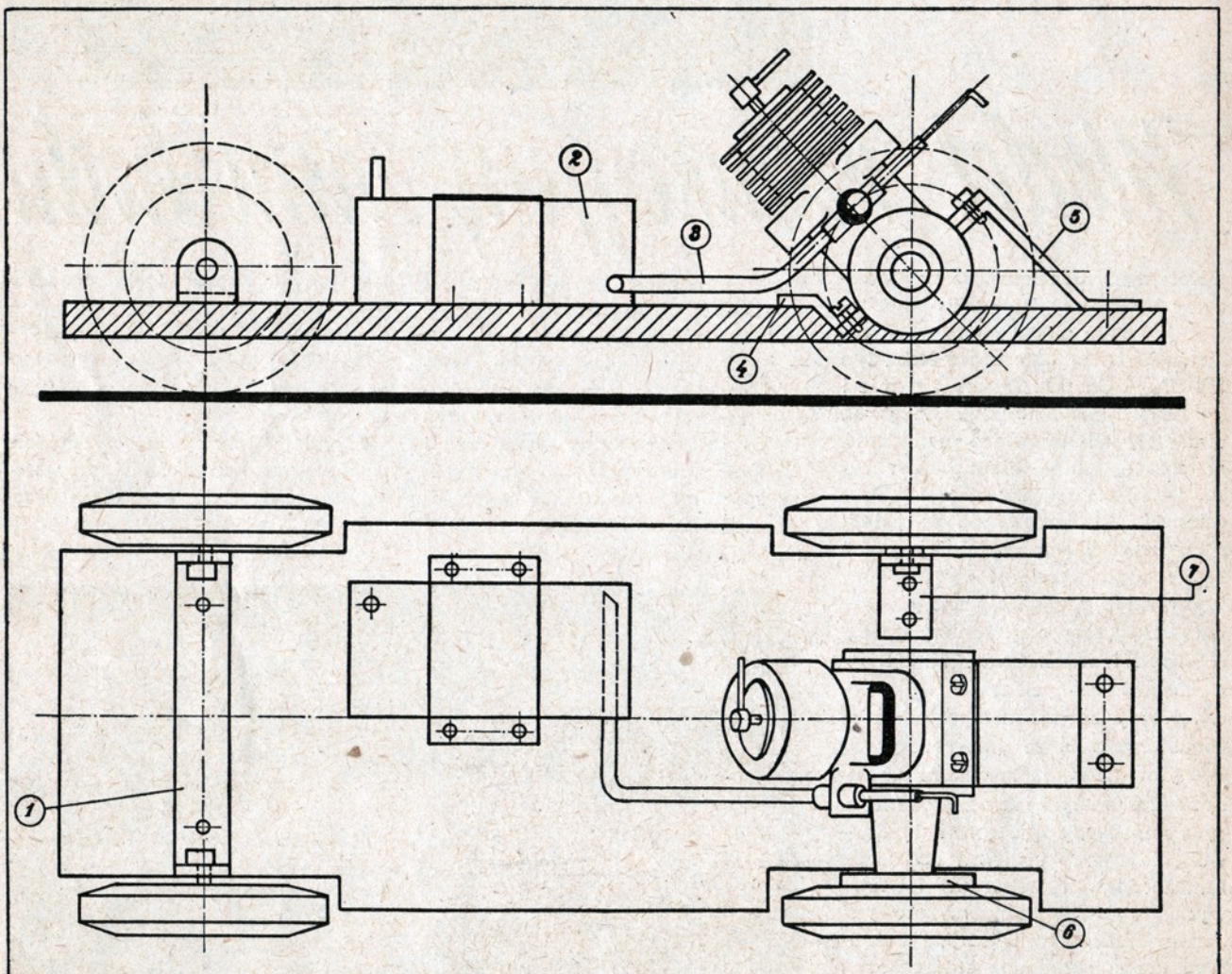


Sposób klejenia nadwozia uwidoczniony jest na przekrojach i rysunkach modelu. Jeżeli zamierzamy wykonać model z napędem spalinowym, którego rozwiązanie podaję na ark. Nr 2, to nie wykonujemy dachu i otrzymujemy sylwetkę „Roadstera 190 S1" ze składanym i chowanym w karoserię dachem. Otwarte wnętrze przy tym rozwiązaniu pozwala na prawidłowe chłodzenie silnika. Przy zastosowaniu napędu elektrycznego najlepiej wykonać linie typu „Coupe". Zderzaki i elementy dekoracyjne (w tym wypadku jest ich bardzo mało) należy wykonać z aluminium. Model lakierować najlepiej lakierem „Nitro" w kolorze srebrnym, błękitnym lub czerwonym. Koła o średnicach 60 mm najwygodniej zamówić u znanego wśród modelarzy kol. Matlaka z Libiąża. W wypadku zastosowania silnika spalinowego należy użyć silnik od 2,5 cm^3 do 5 cm^3, aby nasz model mógł startować na zawodach. Zaznaczam, że silnik musi być specjalnie silnej budowy, ponieważ stanowi przy tym oś jednego pędnego koła modelu. Podany sposób napędzania modelu silnikiem spalinowym jest bardzo często stosowany w modelach zagranicznych. Jedyną trudnością, z którą się spotykamy przy tym rozwiązaniu, będzie dobór odpowiedniego koła zamachowego do danego silnika. Wprawdzie uniwersalne silniki zagraniczne do różnych modeli sprzedawane są bądź ze śmigłem, bądź też z kołem zamachowym, niemniej jednak próby, które przeprowadziłem z zastosowaniem starego silnika SIM-2, dały pozytywne wyniki. Wielką pomocą przy projektowaniu koła zamachowego do tego silnika były dla mnie wskazówki zawarte w artykule inż. mgra Czarneckiego na ten temat, zamieszczonym w nrze 4 „Modelarza" z 1957 r.

Apeluję do wszystkich Kolegów, którzy mieliby jakiekolwiek trudności w wykonaniu modelu „Mercedesa", aby pisali o tym do Redakcji, ponieważ „Modelarz" będzie mógł im dopomóc w rozwiązaniu tych trudności.

MAREK JACKOWIAK

Bystrzyca Kłodzka



1. Oś przednia
2. Zbiornik paliwa
3. Przewód paliwowy
4. Dolny uchwyt silnika
5. Górny uchwyt silnika
6. Koła pędne z kołem zamachowym.
7. Tylna podłoska

Sposób rozwiązania napędu modelu.

SYTUACJA MODELARSTWA SZKUTNICZEGO W ŚWIECIE (2)

JAN MARCZAK

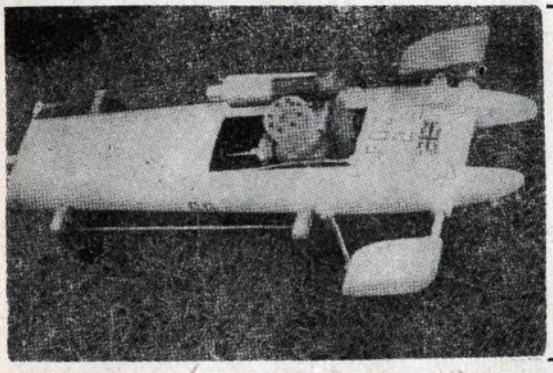


Stosowanie spinakerów, które u nas nie mają zwolenników, w Anglii jest bardzo rozpowszechnione.

ANGLIA

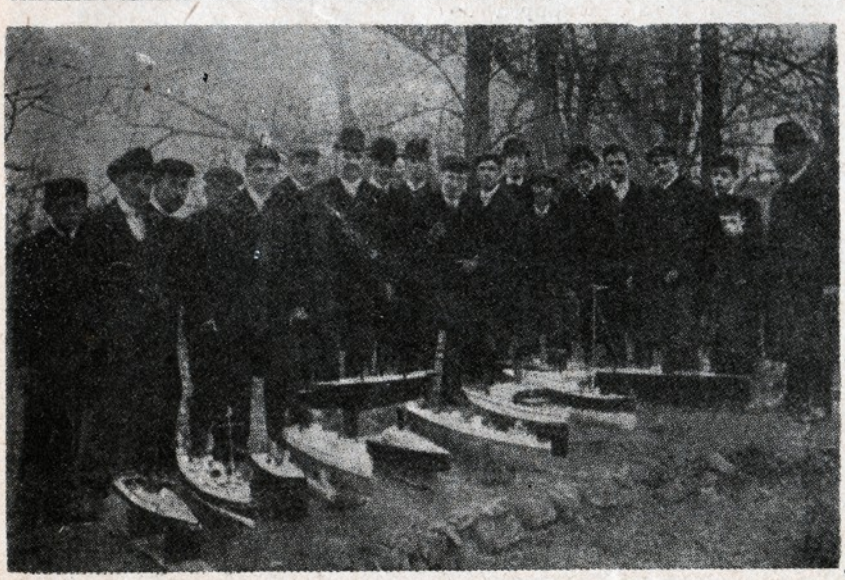
Anglia jest krajem o bezsprzecznie najstarszych tradycjach modelarskich. Dlatego poświęcimy jej trochę więcej miejsca niż innym krajom. Zamiłowanie do majsterkowania wśród załóg licznych statków, na których służyła niemała część mieszkańców Anglii, rzeźbienie w drewnie, artystyczne roboty linowe itp., wykonywane w czasie długich rejsów po bezkresnych przestrzeniach oceanów, przechodziły z pokolenia na pokolenie, pozostawiając wyraźny swój ślad również i na upodobaniach dzisiejszych mieszkańców wyspy. To jest zapewne przyczyną, że pierwszy na świecie Związek Modelarski, założony w 1911 r., powstał właśnie w Anglii.

Do chwili obecnej Anglia jest krajem posiadającym najbogatszą literaturę modelarską, w postaci książek, planów i czasopism. W tym 50-milionowym kraju wydawanych jest aż 7 czasopism poświęconych modelarstwu, przy czym każde z nich posiada większy nakład niż nasz „Modelarz". Tutaj też ma swoją siedzibę założony w 1936 r. Międzynarodowy Związek Modelarzy Jachtowych (The International Model Yacht Racing Union), do którego należy obecnie 10 państw. W kraju tym zgodnie z tradycją odbywa się największa ilość zawodów modelarskich — krajowych i międzynarodowych.



Modele wyczynowe z napędem mechanicznym na śrubę osiągają prędkość, np. w klasie „C" (silnik do 10 m³), do 124,856 km/h.

W Anglii istnieją obecnie dwie instytucje zajmujące się modelarstwem szkutniczym. Pierwsza, to Stowarzyszenie Modelarstwa Jachtowego (Model Yacht Association), zajmujące się — jak sama nazwa wskazuje — tylko pływającymi modelami żaglowymi. Druga instytucja, której nazwę trudno jest bezpośrednio przełożyć na język polski, (The Model Power Boat Association) skupia modelarzy zajmujących się budową modeli pływających z napędem mechanicznym. Obie wspomniane instytucje mają charakter stowarzyszeń sportowych i rozwijają swoją działalność tylko wokół sportu modelarskiego. Szkoleniem natomiast zajmują się szkoły, w których modelarstwo jest szeroko rozwinięte i korzysta ze wszechstronnej pomocy instancji szkolnych. Instruktorami są



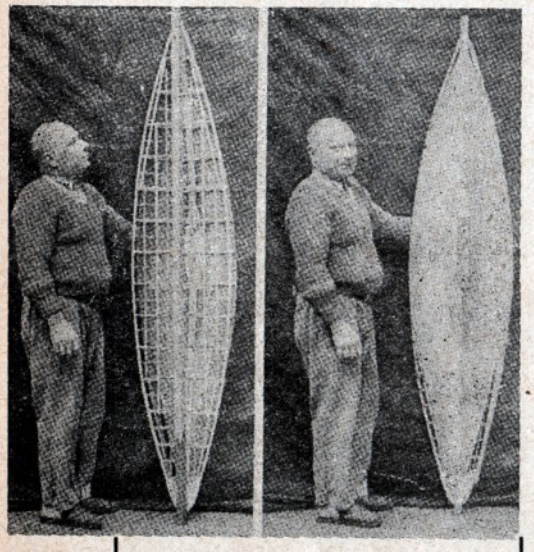
Zdjęcie to, zrobione w kwietniu 1907 r., można zaliczyć do historycznych. Przedstawia ono zawodników regat modeli pływających, jakie odbyły się w Anglii przed 50 laty.

nauczyciele posiadający zamiłowania do prac modelarskich. Szkolenia instruktorów w naszym rozumieniu, na specjalnych skoszarowanych kursach, nie prowadzi się.

Modelarze stowarzyszeni są w klubach, w których spotykają się w celu wymiany doświadczeń, omawiania problemów sportowych, dyskusji nad nowowydanymi planami itp. Poza tym w powszechnym zwyczaju jest wspólne uczęszczanie członków klubu na filmy, względnie wyświetlanie interesujących filmów w klubie, dyskusje nad książkami marynistycznymi, zebrania kółek historycznych, organizowanie wykładów, odczytów i zebrań organizacyjnych.

Charakterystyczne jest, że tak wśród członków Stowarzyszenia Modelarzy Jachtowych, jak i modelarzy zajmujących się budową modeli z napędem mechanicznym, przeważają osoby starsze wiekiem, często nawet powyżej lat pięćdziesięciu. Drugą cechą charakterystyczną jest to, że prawie wszyscy modelują w domu, a do klubu przynoszą prace tylko dla oceny, zaciągnięcia porady lub w celu wymiany doświadczeń.

Pod koniec 1956 r. istniały w Anglii 63 kluby Model Yacht Association i 58 klubów Model Power Boat Association. Wiele klubów wykazało bardzo dużą żywotność i dzięki aktywności członków stanowi nie tylko miejsce spotkań poświęconych sprawom modelarstwa, ale także ośrodek życia towarzyskiego.



Im model większy, tym jest sprawniejszy i więcej można od niego wymagać. Dlatego też większość modeli budowanych w Anglii znacznie przewyższa rozmiarami modele wykonywane w Polsce.

Nie mogę, niestety, odpowiedzieć na pytanie, czy istnieją stopnie szkoleniowe i sportowe, gdyż brak mi na ten temat informacji.

KLASY SPORTOWE

Na podstawie znajdujących się w naszej dyspozycji danych można śmiało powiedzieć, że Anglicy lubują się najbardziej w budowie modeli redukcyjnych, przy czym nie zawsze są one budowane z napędem. Natomiast modele sportowe podzielone są na klasy, które od szeregu lat pozostają niezmienne. Czytelników polskich zainteresują zapewne te klasy, tym bardziej że na wzór Anglii stosowane są one w większości państw i stanowią, np. w wypadku klas modeli żaglowych, klasy międzynarodowe.

Przedstawiają się one następująco:

MODELE ŻAGLOWE

1. Klasa „A" — International A Class). Klasa największych i zarazem najtrudniejszych w budowie regatowych modeli żaglowych. Modele muszą odpowiadać dość skomplikowanej formule budowlanej

$$(L + \sqrt{5} : 4) + (L \times \sqrt{S} : 12 \times 3\sqrt{D}) = 39.37,$$

w której L = długość, S = powierzchnia żagli, D = wyporność.

2. Klasa „10" — (10 Rater) — jak w naszych Przepisach Klasowych, obowiązuje formuła budowlana (w calach):

$$\frac{Lw \cdot S}{6000} = max \cdot 10$$

3. Klasa „6M" — (6 Metre IRYU Class). Żaglowy model redukcyjny pływający, budowany wg dokładnej, uznanej w Przepisach podziałki. Klasa modeli bardzo trudnych do wykonania.

4. Klasa „M" — (Marblehead Class) — jak w naszych Przepisach Klasowych. Długość max. = 1270 mm z tolerancją ± 6 mm. Powierzchnia żagli max. = 5160 cm².

5. Klasa „36" — (36 in Restricted Class). Klasa najprostszych w budowie regatowych modeli żaglowych. Ograniczenia sprowadzają się do wymagań, żeby model zmieścił się w prostokątnej skrzyni o wymiarach 36 × 11 × 9 cali, a jego ciężar z kompletnym takielunkiem nie przekraczał 12 funtów (54 kg).

Ważną dla modelarzy wiadomość stanowi fakt, że w Międzynarodowych Regatach Modeli Żaglowych mogą brać udział zawodnicy z modelami własnej konstrukcji, własnoręcznie wykonanymi, przy czym nie mogą oni korzystać podczas regat z pomocy innych osób.



Zdjęcie oryginalnego „Mayflower II" reprodukowane z czasopisma modelarskiego „Model Maker".

Regaty polegają na przebyciu odcinka długości cà 200 m, po ściśle określonym bojkami kursie. Przejście modelu poza wyznaczoną linię mety powoduje jego dyskwalifikację w danym biegu. Wszystkie modele żaglowe, biorące udział w zawodach krajowych i międzynarodowych, posiadają urządzenia samosterowe.

Zawody dla każdej z wymienionych klas odbywają się w oddzielnych terminach. Najbardziej popularną i rozpowszechnioną jest klasa „A". Przy okazji rozgrywania regat w tej właśnie klasie odbywają się zawsze międzynarodowe konferencje zawodników, sędziów i działaczy modelarstwa w sprawach dotyczących dalszego rozwoju sportu modelarskiego, zmian Przepisów Klasowych i Regatowych, wymiany doświadczeń itp.

MODELE Z NAPĘDEM MECHANICZNYM

Tutaj panuje duża rozbieżność w stosunku do naszych klas. Najważniejszą cechą jest to, że uwzględnia się napęd tylko na śrubę. Śmigło, jako pędnik, w ogóle nie jest brane pod uwagę.

Posiadam pełną charakterystykę klas i aktualne rekordy, przytaczam je jednak w streszczeniu, podając najważniejsze dane, a mianowicie:

1. Klasa „A" — model szybkościowy, konstrukcja dowolna, pojemność silnika do 30 cm³, pędnik śruba. Rekord na dystansie 40 jardów = 73 mil ang./h (117,457 km/h).

2. Klasa „B" — model szybkościowy, pojemność silnika do 15 cm³,

pędnik śruba. Rekord na dystansie 440 jardów = 66,4 mili ang./h (106,837 km/h).

3. Klasa „C" — model szybkościowy, pojemność silnika do 10 cm³, pędnik śruba. Rekord na dystansie 440 jardów = 77,6 mili ang./h (124,858 km/h).

4. Klasa „C" — ograniczona — model szybkościowy, pojemność silnika do 10 cm³, pędnik śruba z silnikami produkowanymi seryjnie i będącymi w powszechnej sprzedaży. Rekord na dystansie 500 jardów = 75,6 mili ang./h (121,840 km/h).

5. Klasa „D" — model szybkościowy, pojemność silnika do 5 cm³, pędnik śruba. Rekord na dystansie 300 jardów = 53,8 mili ang./h (86,564 km/h).

6. Klasa modeli redukcyjnych pływających, zdalnie sterowanych. O zdobyciu miejsca decyduje suma punktów za wykonane manewry, mechanizację modelu i estetykę wykonania.

7. Klasa modeli eksperymentalnych, dowolnych, w tym także wodnosamolotów. O zdobyciu miejsca decyduje suma punktów za oryginalność modelu, wykonane manewry itp.

Organizacją zawodów zajmują się na mniejszą skalę — kluby, na skalę krajową — stowarzyszenia. Udział w zawodach jest płatny. Koszty organizacji imprez pokrywane są ze składek członków i opłat regatowych.

Problem zaopatrzenia modelarskiego w Anglii w ogóle nie istnieje. Gęsta sieć sklepów handlujących wyłącznie artykułami modelarskimi, wyposażona w przebogaty, wynoszący kilka tysięcy pozycji asortyment materiałów, części, planów, gotowych zespołów, silników, mechanizmów itp. (co przeciętnemu modelarzowi w Polsce jest nawet trudno sobie wyobrazić) jest w stanie zaspokoić najbardziej wybredne potrzeby modelarzy. Ceny tych przedmiotów i materiałów są bardzo przystępne. Stanowi to olbrzymią pomoc i ułatwienie pracy modelarskiej.

Oficjalnym organem modelarzy szkutniczych w Anglii jest wydawnictwo „The N.Y.A. News", wydawane co dwa tygodnie w objętości, zależnie od potrzeb, od 12 do 32 stronic. Zamieszcza ono aktualne wiadomości dla modelarzy, zmiany Przepisów, terminarze zawodów, wystaw itp. Publikacją planów oraz artykułów poświęconych modelarstwu szkutniczemu zajmuje się tygodnik ilustrowany „Model Engineer", wydawany od 1901 r. i zawierający 44 stronice, którego cena wynosi 1 szyling, oraz ilustrowany miesięcznik „Model Maker", o objętości 52 stronic, koszt którego wynosi 2 szylingi.

(c. d. n.)

STAŁY KONKURS „MODELARZA"

Znając trudności napotykane przez modelarzy przy zaopatrywaniu się w elektryczne i spalinowe silniki modelarskie, Zespół Redakcyjny postanowił dopomóc w tej sprawie, dając okazję bezpłatnego uzyskania tego cennego sprzętu. Silniczek można otrzymać bezpłatnie, biorąc udział w naszym konkursie, polegającym na zdobywaniu stałych prenumeratorów „Modelarza". Każdy uczestnik konkursu, który pozyskał 25 rocznych prenumeratorów otrzyma bezpłatnie silniczek elektryczny 4,5 V, a zdobywca 50 rocznych prenumeratorów — silniczek spalinowy o pojemności 1,5 albo 2,5 cm³ (zależnie od wyboru).

Udział w konkursie polega na przysłaniu do Redakcji wykazu zwerbowanych prenumeratorów, zawierającego imiona i nazwiska prenumeratorów, dokładne adresy zamieszkania, nazwę urzędu pocztowego, w którym opłacone zostały przynajmniej roczne prenumeraty oraz daty dokonania tych wpłat. Okres opłacenia rocznej prenumeraty jest dowolny. Może więc rozpoczynać się od pierwszego najbliższego miesiąca, bądź też od nowego roku kalendarzowego.

W konkursie mogą uczestniczyć również modelarnie szkolne, LPŻ, APRL, DH, MDK i inne, w imieniu których będzie występował ich instruktor. Wpisywanie tego samego nazwiska prenumeratora przez dwóch lub więcej uczestników konkursu jest niedozwolone. W wypadku stwierdzenia nieprzestrzegania tego warunku udziału w konkursie, otrzymany przez Redakcję drugi z kolei wniosek, zawierający już zgłoszone nazwiska, nie będzie rozpatrywany.

Silniczki będą wysyłane w ciągu 7 dni od daty sprawdzenia listu prenumeratorów.

A więc zapraszamy do udziału w konkursie! Silniczki są już przygotowane i czekają na wysyłkę.

Z kraju i ze świata

Stocznia japońska Kawasaki Dochyard Company opracowała nową metodę budowy dużych zbiornikowców o nośności 29.750 ton, która pozwala na całkowite wykończenie statku w ciągu 77 dni. Sposób ten polega na jednoczesnym wykonywaniu szeregu 5.000-tonowych sekcji kadłuba, wykańczanych w najdrobniejszych szczegółach wewnątrz i montowanych następnie na pochylni. Przy dalszym rozwijaniu swojego systemu budowy, okrętowcy japońscy widzą jeszcze możliwość znacznego skrócenia cyklu produkcyjnego i rekordowego czasu budowy.

★

W chwili obecnej znajduje się w budowie 7 okrętów podwodnych o napędzie atomowym (wszystkie USA) oraz 1 lodołamacz 16.000 t. (ZSRR). Poza tym w projektowaniu jest budowa następujących dalszych statków i okrętów z siłowniami jądrowymi, a mianowicie: 6 okrętów podwodnych po 2.500 t., lotniskowiec 85.000 t., lekki krążownik — 14.000 t., statek pasażersko - towarowy 12.000 ton i zbiornikowiec 38.000 t. — w USA; okręt podwodny, zbiornikowiec i statek towarowy w Anglii; okręt podwodny i statek pasażerski we Francji; zbiornikowiec 32.000 t. oraz statek pasażerski — 20.000 t. w Norwegii; zbiornikowiec 47.000 t. i zbiornikowiec podwodny — 30.000 t. w Japonii.

★

W dniach od 2 do 17 czerwca br. przeprowadzone zostały na lotnisku Strzyżewice k. Leszna IV Szybowcowe Mistrzostwa Polski. Mistrzem Polski w Szybownictwie na rok 1957 został znany szybownik Edward Makula z Aeroklubu Katowickiego, który osiągnął 5.744,0 pkt. Drugie miejsce zajął Zbigniew Kirowski sumą 5.565,1 pkt. Trzecie miejsce przypadło Zdzisławowi Przyjemskiemu z Inowrocławia — 5.378,8 pkt. Podczas rozgrywek pilot szybowcowy Aeroklubu Warszawskiego, Wanda Szemplińska, ustanowiła nowy rekord świata w przelocie prędkościowym po trasie trójkąta 200 km, uzyskując wynik 60 km/h. Na uwagę zasługuje fakt, że w pokazach, które odbyły się w dniu rozpoczęcia Mistrzostw, wzięli udział także modelarze z Poznania, zadziwiając publiczność piękną akrobacją na uwięzi.

SPROSTOWANIE do nru 7

Str. 23 w 4 wierszu od góry powinno być angielskiego okrętu „Hood". W 27 wierszu od góry omyłkowo wpisana jest cyfra 102. W 30 wierszu zdanie kończy się na słowach: 31 węzłów. Pozostałą część zdania skreślić. Za błędy te bardzo przepraszamy.

Model samolotu „BRISTOL BEAUFICHTER - I"

Nocny samolot myśliwski Bristol „Beaufichter I" używany był od roku 1941 w lotnictwie RAF-u zamiast przestarzałych wówczas maszyn „Defiant".

Samolot ten posiadał znacznie większą siłę ognia i operatywność. Był to średniopłat konstrukcji całkowicie metalowej. Wyjątek stanowiły tylko lotki i stery, kryte płótnem. Podwozie i kółko ogonowe całkowicie chowane. Bristol „Beaufichter" posiadał kompletną instalację do nocnych lotów, a między innymi silne reflektory w płatach dla lądowania. Załogę stanowiły trzy osoby. Uzbrojenie składało się z czterech działek kalibru 20 mm, wmontowanych w przód kadłuba oraz sześciu karabinów maszynowych, umieszczonych w płatach, kalibru 7,7 mm.

Samolot Bristol „Beaufichter I" budowany był następnie w kilku wersjach, różniących się uzbrojeniem i silnikami. A więc na przykład Bristol „Beaufichter" MK II F zaopatrzony był w silniki Rolls-Royce „Merlin", MK VI uzbrojony w pociski rakietowe, MK X posiadał instalację radarową itp. Maszyny te odegrały znaczną rolę jako nocne myśliwce, samoloty patrolujące konwoje wodne oraz samoloty torpedowe. Po wycofaniu samolotów „Defiant" nocny dywizjon myśliwski 307 został zaopatrzony między innymi właśnie w samoloty Bristol „Beaufichter I".



Główne dane:

Rozpiętość 17,68 m
Długość 12,47 m
Pow. nośna 46,72 m²
Ciężar własny 6150 kG
Ciężar w locie 9400 kG
Obciążenie jedn. 224 kG/m²
Prędkość max 530 km/ h
Zasięg 2400 km
Pułap 8800 m.

Samoloty Bristol „Beaufichter" malowane były na kolor ciemno-oliwkowy lub oliwkowy i popielaty (na rysunku miejsca zaciemnione są koloru oliwkowego, natomiast białe — popielate). Litery na kadłubie białe.

FELIKS PAWŁOWICZ
Szczecin

DELEGACJA MODELARZY JUGOSŁOWIAŃSKICH W APRL

W dniach od 27 czerwca do 8 lipca br. bawiła w Polsce delegacja modelarzy jugosłowiańskich w osobach kol. Miloradowicza z Belgradu oraz kol. Petek Bożo z Lublany.

Pierwsze cztery dni pobytu nasi goście spędzili na II Mistrzostwach Polski Modeli Latających w Lesznie, z których — jak mówili — wynieśli jak najlepsze wrażenie. Z uznaniem wypowiadali się także o poziomie sportowym naszych zawodników i ich zdyscyplinowaniu. „Stosunkowo słabą kategorią jest jeszcze akrobacja, chociaż kol. Sylwester Kujawa z Poznania rokuje jak najlepsze nadzieje" — stwierdził między innymi kol. Petek. Na dobre humory wpłynęła niewątpliwie również i wspaniała pogoda, którą nasi goście nazwali jugosłowiańską. Sądzimy jednak, że takiej to jeszcze u nas nie było, gdyż w Belgradzie dochodzi często do 40° ciepła w cieniu.

★

W dalszej fazie pobytu goście jugosłowiańscy zwiedzili Aeroklubowe Ośrodki Modelarskie we Wrocławiu i Poznaniu oraz lotniska tych Aeroklubów. Niestety, ze względu na przerwę wakacyjną nie mogliśmy pokazać tych modelarni w pełni życia i pracy. Niemałe wrażenie wywarł ogrom zniszczenia Wrocławia. Goście nasi mówili, że nigdy nie przypuszczali, że miasto może być aż tak bardzo zniszczone. Tłumaczyliśmy, że podobnie zniszczona była także Warszawa, która jednak została odbudowana.

Poznań przyjął nas pokazem akrobacji, którą kręciło kilku modelarzy. Latano także zespołowo dwójkami. Zwiedziliśmy wspólnie Ośrodek i miasto. Niespodzianką, jaką przygotował Aeroklub Poznański, była wycieczka do zamku w Kurniku, pełnego wspaniałych zabytków.

★

W Warszawie goście nasi wpadli w tempo życia stołecznego. Trzy dni czasu a tyle do zwiedzenia, no i trzeba zakupić jakieś upominki dla najbliższych. W ciągu trzech gorących dni zwiedziliśmy Warszawę, Muzeum Wojska, Łazienki, Stadion 10-lecia, Pałac Kultury, Belweder, Muzeum Techniki i Aeroklub Warszawski, nie licząc Opery i Operetki. Żeby tyle obejrzeć, trzeba nie lada tempa. Toteż zdaje mi się, że przekroczyliśmy tu nieco tempo warszawskie, a nasi goście jeszcze przez kilka dni po powrocie do domu będą czuli je w kościach.

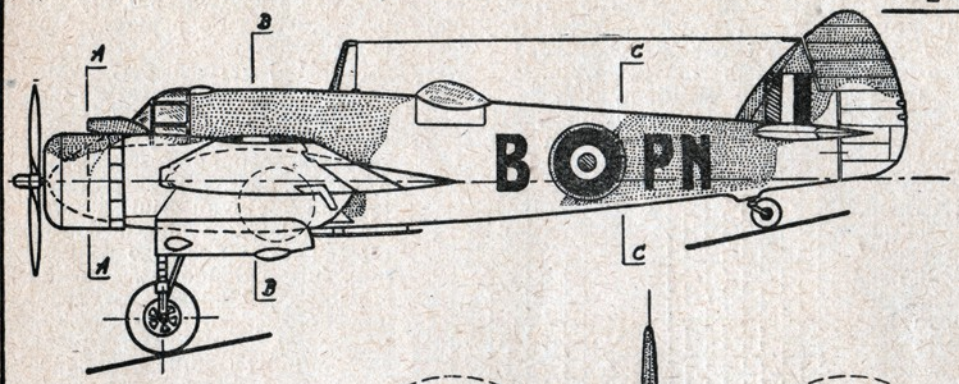
★

Odnośnie spraw modelarskich, to raczej my udzielaliśmy informacji. Nie znaczy to jednak, abyśmy nic nie wiedzieli o modelarstwie w Jugosławii, lecz o tym napiszemy łącznie po powrocie naszej delegacji z Belgradu, która udała się tam w dniu 26 lipca br.

Z. Szajewski

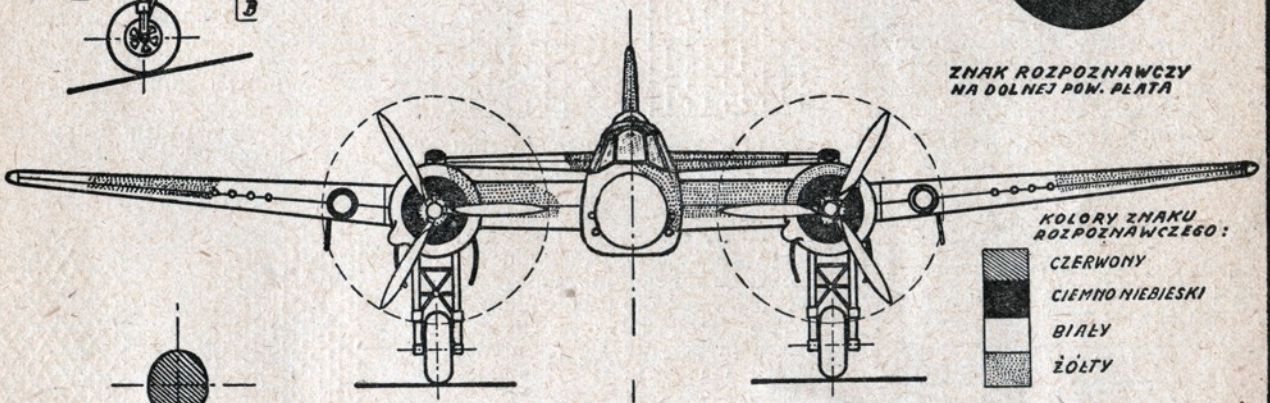
Bristol BEAUFICHTER

silniki Bristol Hercules III
2 × 1220 KM



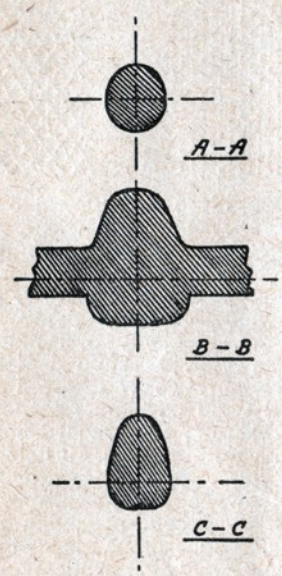


ZNAK ROZPOZNAWCZY NA DOLNEJ POW. PŁATA

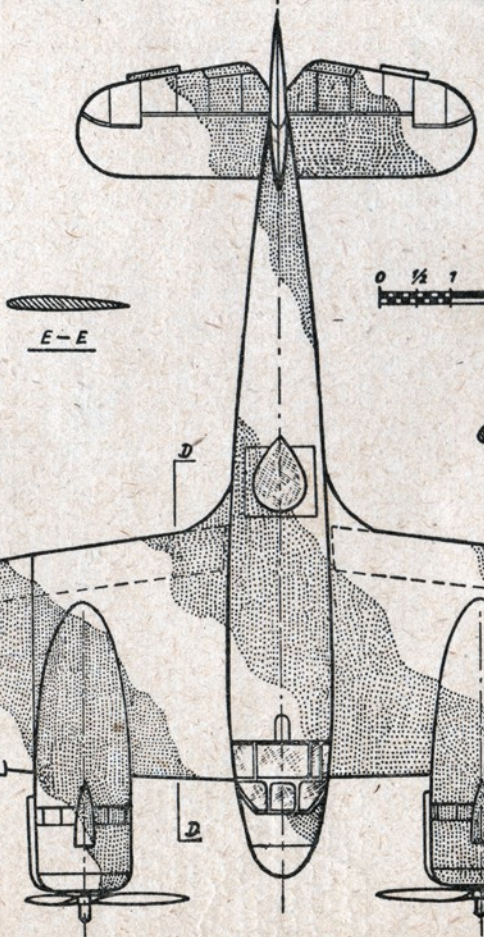


KOLORY ZNAKU ROZPOZNAWCZEGO:

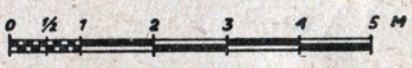
- CZERWONY
- CIEMNO NIEBIESKI
- BIAŁY
- ŻÓŁTY



ROZPIĘTOŚĆ	17.68 m
DŁUGOŚĆ	12.47 m
POW. NOŚNA	46,72 m^2
CIĘŻAR WŁASNY	6150 kg
CIĘŻAR W LOCIE	9400 kg
OBCIĄŻENIE JEDN.	224 kg/m^2
PRĘDKOŚĆ MAX.	530 km/h
ZASIĘG	2400 km
PUŁAP	8800 m



E-E



SKALA



D-D

F.PAWŁOWICZ



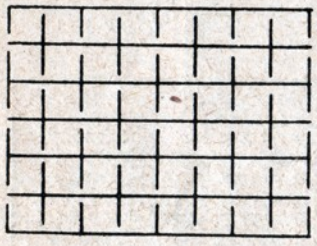
Wymieniamy doświadczenia

Plany zamieszczane w miesięczniku „Morze" i w „Modelarzu" nie uwzględniają z zasady rzeźby pokładów metalowych. Modelarze bardziej zaawansowani wykonują takie pokłady, posługując się dodatkową dokumentacją fotograficzną i mają „swoje" sposoby ich imitowania.

Imitacje pokładów o złożonych niekiedy wzorach wymagają różnej techniki wykonania, w zależności od materiału, którym posługuje się modelarz. Nie będziemy opisywali pokładów metalowych, nie mających wielu zwolenników, ze względu na skomplikowaną budowę. Zatrzymamy się tylko nad wykonaniem bardziej prostych pokładów, które może zrobić nawet średnio zaawansowany modelarz.

Niżej przedstawioną rzeźbę pokładu wykonujemy w następujący sposób:

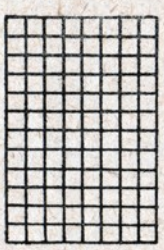
Najpierw przygotowujemy rysik metalowy, ewentualnie oprawione na trzonku cienkie kółko (na wzór szewskiego do wycinania tzw. sztu-



peru). Należy pamiętać, że narzędzia też nie mogą być ostre. Następnie bierzemy odpowiednio dobrany arkusz grubego, lecz gładkiego papieru — może być cienki brystol — zaznaczamy na nim ołówkiem linie wzdłużne (ciągłe) i poprzeczne (przerywane). Pod papier podkładamy średnio twardą tekturę i przystępujemy do wyciskania rysikiem lub kółkiem zaznaczonych linii wzdłużnych. Poprzeczne linie wykonujemy nie rysikiem, lecz specjalnym wyciskiem, przypominającym kształt dłuta z mocno stępionym ostrzem. Przy wyciskaniu wzoru nie wolno przeciąć papieru, można bowiem w ten sposób popsuć lub zanadto osłabić pokład. Poprzecinany papier przepuści ponadto farbę na drugą stronę i modelarz będzie miał trudności z przyklejeniem pokładu na kadłub modelu. Aby zapobiec przecinaniu papieru przy wygniataniu, należy najpierw uzyskać wprawę w równym wygniataniu wzoru na kawałku innego papieru.

Po wyciśnięciu wzoru na całym pokładzie, przystępujemy do malowania. Stroną przeznaczoną do malowania jest wzór wypukły. Papier z wyciśniętym wzorem przypinamy pineskami, aby zapobiec jego zniekształceniu w czasie malowania. Pierwszą warstwę farby (najlepiej „Nitro") nakładamy bardzo cienko pistoletem natryskowym. Po wyschnięciu malujemy jeszcze raz, aż do uzyskania zupełnie jednolitego koloru. Należy przy tym pamiętać,



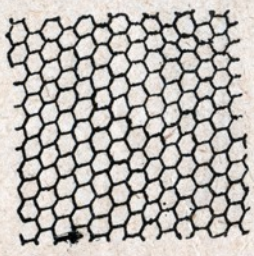


aby przy pierwszym malowaniu nie kłaść farby zbyt grubo, gdyż rozprostowałaby ona pokład w czasie schnięcia. Po całkowitym wyschnięciu farby, wykonany pokład naklejamy na kadłub. Pokładu jeszcze nie malowanego nie należy naklejać, ponieważ nie usztywniony dodatkowo farbą łatwo zatraca wzór. Farba przyczynia się do utrwalenia wzoru i ułatwia przyklejenie pokładu.

W ten sam sposób możemy wykonać inne wzory, nadające się na pokłady kadłubów i nadbudówek, dobierając jednakże inne, właściwe wzorowi narzędzia (wyciski). Wzory te przedstawia powyższy rysunek.

Modelarzom mało zaawansowanym radzimy najpierw zbudować łatwy model i uzupełnić pokład najprostszym do wykonania wzorem, przypominającym plaster woskowy. Przy wykonywaniu takiego wzoru, nadającego się również pod stanowiska karabinów maszynowych, nie będziemy musieli korzystać z żadnych narzędzi. Jako materiału użyjemy arkusz gładkiego papieru (przy tym wzorze może być nawet papier cienki) i kawałek tiulu, najlepiej nylonowego. Tiul jedwabny lub kretonowy, czyli zwykły firankowy, nie bardzo nadaje się do tego celu, ponieważ rzeźba pokładu zostanie zbyt mocno uwypuklona.

Po rozłożeniu papieru na kawałku starej deseczki lub sklejki, nakrywamy go wyprasowanym tiulem i razem z papierem przypinamy pineskami do deski. Należy przy tym zwracać uwagę na równą linię tiulu, żeby zapobiec nierównościom

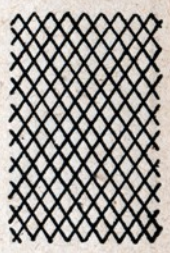


wzoru. Po sprawdzeniu, czy tiul dobrze przylega do papieru, rozpoczynamy malowanie.

Najlepiej używać przy tym farb szybkoschnących. W razie braku pistoletu do natryskiwania farb, można malować ręcznie pod warunkiem, że farba zostanie rozrzedzona rozcieńczalnikiem. Przy malowaniu farbami olejnymi tiul zaczyna w czasie długiego schnięcia „puchnąć", szpecąc na skutek tego pokład kadłuba lub nadbudówki. Przyklejenie takich pokładów wykonujemy uprzednio opisanym sposobem.

Rzadziej spotykanym pokładem na kadłubach lub nadbudówkach jest tzw. krata. Do wykonania jej potrzebny nam będzie gruby papier, najlepiej brystol i drut instalacyjny o grubości cienkiej jedwabnej nitki. Sposób wykonania tej kraty





odbiega nieco od uprzednio opisanych. Bierzemy odpowiedniej wielkości kawałek sklejki lub deseczki w kształcie prostokąta i naklejamy na niej papier milimetrowy tej samej wielkości. Gdy papier dobrze zaschnie, bierzemy o 5 mm mniejszy kawałek brystolu i delikatnie przyklejamy go w czterech rogach. Dzięki temu powstanie powierzchnia z zaznaczoną na każdej stronie podziałką milimetrową. Następnie owijamy deseczkę cienkim drucikiem w jednakowych odstępach, posługując się w tym celu podziałką milimetrową, widoczną z każdej strony brystolu. Gdy nawiniemy drucik naokoło deseczki i uzyskamy równą kratę, przystępujemy do kilkakrotnego malowania wyżej opisanym sposobem.

Nadmienić należy, że w wypadku malowania pokładu na kolor srebrny farbami „Nitro", po zaschnięciu farby, co trwa około 1/2 godziny, druciki można wyjąć, a na pokładzie zostaną odbicia w postaci kraty. Odbić tych nie należy już malować, gdyż świeżo położona farba zatrze uzyskany wzór. W wypadku malowania pokładu farbą czerwonobrązową (tzw. „Patent"), zdjąć można tylko górną warstwę drucików. Gdy farba „Nitro" dobrze zaschnie, co trwa około 3—5 godzin, druciki dadzą się odłączyć nawet z pokładu malowanego kolorem srebrnym.

MARIAN JAKUBIK
Węgrów

II Mistrzostwa Polski Modeli Latających

(ciąg dalszy ze str. 9)

1) Piotr Ogłaza	— Aeroklub	Śląski:	180 + 180 + 64 + 180 + 180 = 786
2) Stanisław Żurad	— Aeroklub	Wrocławski:	180 + 129 + 180 + 180 + 90 = 759
3) Andrzej Trzciński	— Aeroklub	Wrocławski:	180 + 89 + 153 + 180 + 125 = 727
4) Władysław Niestoj	— Aeroklub	Warszawski:	117 + 180 + 129 + 110 + 180 = 716
5) Franciszek Gluza	— Aeroklub	Śląski:	152 + 109 + 180 + 137 + 136 = 714
6) Krzysztof Hassny	— Aeroklub	Leszno:	84 + 180 + 167 + 97 + 129 = 657
7) Jan Bury	— Aeroklub	Poznański:	180 + 126 + 61 + 86 + 180 = 633
8) Maksym. Paździorek	— Aeroklub	Gliwicki:	147+ 89 + 101 + 104 + 106 = 547
9 Kazimierz Łapiński	— Aeroklub	Białostocki:	80 + 97 + 67 + 97 + 180 = 521
10) Norbert Parucha	— Aeroklub	Opolski:	83 + 168 + 81 + 73 + 80 = 485

Zespołowo w kategorii modeli z napędem gumowym zwyciężyła i zdobyła puchar przechodni im. K. Błaszczyńskiego ekipa Aeroklubu Śląskiego.

II miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Wrocławskiego.

III miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Warszawskiego.

MODELE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM:

Startowało 20 zawodników w konkursie i 6 poza konkursem. Starty w tej kategorii (w Mistrzostwach) stanowiły jednocześnie eliminację ekipy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do Mistrzostw Europy („V Kryterium Europy"), które odbędą się w br. w Moskwie.

Modele można by z grubsza podzielić na dwie grupy, a więc: modele duże o powierzchni całkowitej w granicach 25 — 35 dcm², przeznaczone do dobrych lotów ślizgowych i o powolnym wznoszeniu w locie silnikowym oraz na modele małe o szybkim wznoszeniu i słabszym locie ślizgowym. Idealne warunki atmosferyczne (występowanie obszarów noszeń, pochodzenia termiki bezchmurnej już na bardzo małych wysokościach rzędu 20 — 30 m w słabym wietrze) dały bezsprzecznie lepsze szanse pierwszej grupie modeli. Większość modeli wyposażona była w silniki zagraniczne „Aktywist", „Willo", „MK-16". Było też kilka „Jaskółek".

Mistrzem w kategorii modeli z napędem silnikowym na rok 1957 został kol. Wiesław Schier z Aeroklubu Warszawskiego, a wicemistrzem kol. Kazimierz Ginalski z Aeroklubu Podkarpackiego.

1) Wiesław Schier	— Aeroklub	Warszawski:	133 + 180 + 180 + 137 + 180 = 810
2) Kazimierz Ginalski	— Aeroklub	Podkarpacki:	126 + 98 + 94 + 169 + 180 = 667
3) Wiesław Stec	— Aeroklub	Jeleniogórski:	143 + 127 + 110 + 83 + 180 = 643
4) Stefan Bombol	— Aeroklub	Wrocławski:	180 + 0 + 180 + 162 + 120 = 642
5) Tadeusz Pelczarski	— Aeroklub	Podkarpacki:	136 + 180 + 49 + 180 + 94 = 639
6) Kazimierz Koralewski	— Aeroklub	Leszno:	72 + 180 + 180 + 70 + 72 = 574
7) Julian Falecki	— Aeroklub	Warszawski:	84 + 80 + 85 + 97 + 180 = 526
8) Jan Jastrzębski	— Aeroklub	Warszawski:	0 + 133 + 99 + 130 + 142 = 504
9) Adam Jakubowicz	— Aeroklub	Łódzki:	100 + 0 + 93 + 180 + 0 = 373
10) Rajmund Kudełko	— Aeroklub	Śląski:	36 + 56 + 46 + 129 + 75 = 342
Poza konkursem:			
Włodzimierz Bredsznajder:			180 + 180 + 137 + 180 + 180 = 857
Stanisław Żurad:			180 + 180 + 128 + 180 + 180 = 848
Marek Skowron:			162 + 84 + 146 + 84 + 180 = 656

Zespołowo w kategorii modeli z napędem silnikowym zwyciężyła i otrzymała przechodni puchar im. Żwirki i Wigury ekipa Aeroklubu Podkarpackiego.

II miejsce zajęła ekipa Aeroklubu Jeleniogórskiego.

III — ekipa Aeroklubu Wrocławskiego.

MODELE AKROBACYJNE:

W kategorii tej startowało 6 zawodników. Atrakcyjna kategoria modeli, jaką niewątpliwie stanowią modele akrobacyjne, jest nadal mało popularna. Poprawne loty i poszczególne figury akrobacyjne wykonywały tylko modele dwóch modelarzy i to kol. Kujawy i kol. Bredsznajdera. Stanowili oni klasę samą dla siebie. Reszta zawodników znacznie odstępowała.

Mistrzem w kategorii modeli akrobacyjnych na rok 1957 został (ponownie) kol. Sylwester Kujawa z Aeroklubu Poznańskiego, natomiast wicemistrzem kol. Włodzimierz Bredsznajder z Aeroklubu Łódzkiego.

1) Sylwester Kujawa	— Aeroklub	Poznański:	457, 521, 515, (521)
2) Włodzimierz Bredsznajder	— Aeroklub	Łódzki:	204, 358, 356, (358)
3) Hieronim Kozłowski	— Aeroklub	Krakowski:	94, 0, 118, (118)
4) Andrzej Ratajczyk	— Aeroklub	Gdański:	108, 60, 43, (108)
5) Jan Tomaszewski	— Aeroklub	Śląski:	103, 75, 0, (103)
6) Witold Stańczyk	— Aeroklub	Krakowski:	28, 0, 0, (28)

Zespołowo zwycięstwo w kategorii modeli akrobacyjnych przypadło ekipie Aeroklubu Poznańskiego przed Aeroklubem Łódzkim i Gdańskim.

Zwycięzcy w poszczególnych kategoriach modeli otrzymali równorzędne nagrody.

I miejsce — zegarek ręczny, II — aparat fotograficzny „Start", III — teczka aktówka, silnik „Jaskółka" — II" i wyłącznik czasowy. Poza tym do każdej nagrody dołączony był medal (złoty, srebrny lub brązowy) II Mistrzostw Polski Modeli Latających. Wręczenia nagród dokonał kierownik Wydziału Modelarskiego APRL — kol. Zdzisław Szajewski.

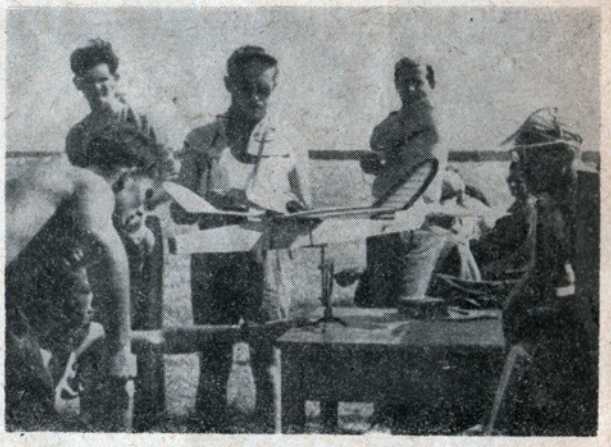
Bliższe dane techniczne modeli biorących udział w Mistrzostwach i plany zamieścimy w następnych numerach „Modelarza".



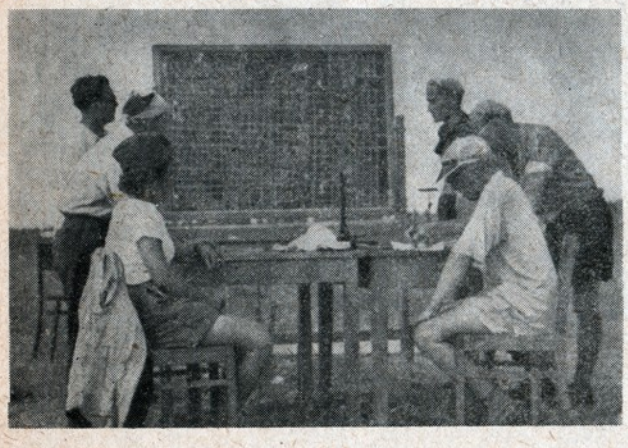
Goście jugosłowiańscy w czasie rozmowy z jednym z zawodników



Mistrz w kategorii modeli silnikowych, W. Schier, na starcie



Ważenie modeli odbywało się bezpośrednio przed startem modelu



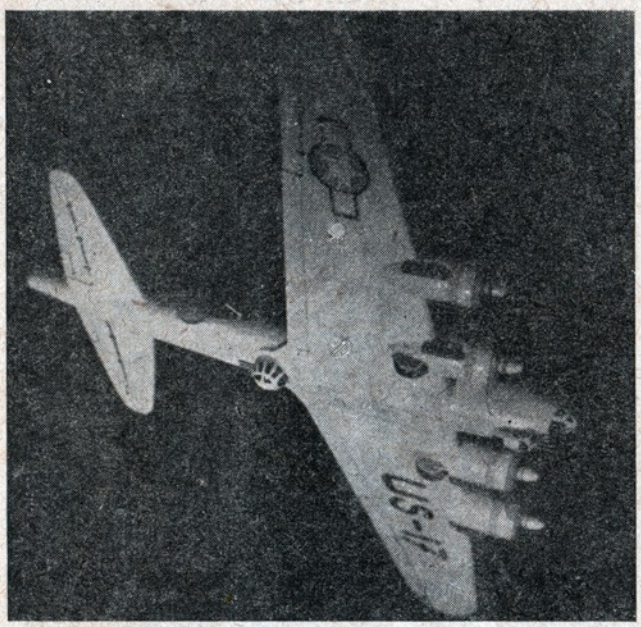
Uroczyste otwarcie II MPML połączone było z wręczeniem odznak wyczynowych. Na zdjęciu: (z prawej) kier. Wydz. Mod. APRL wręcza srebrną odznakę modelarską kol. Daniszewskiemu



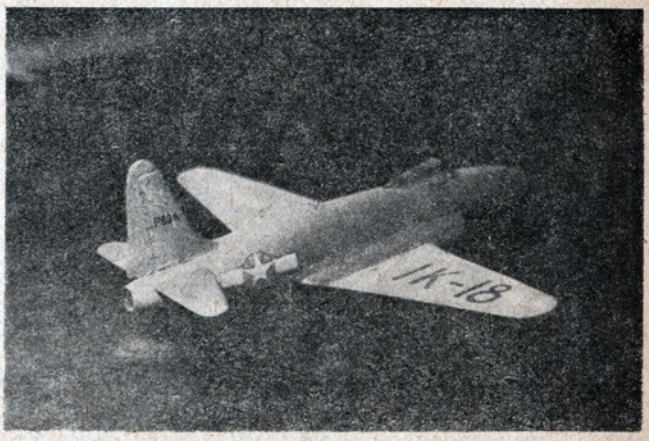
Komisja sportowa przy pracy

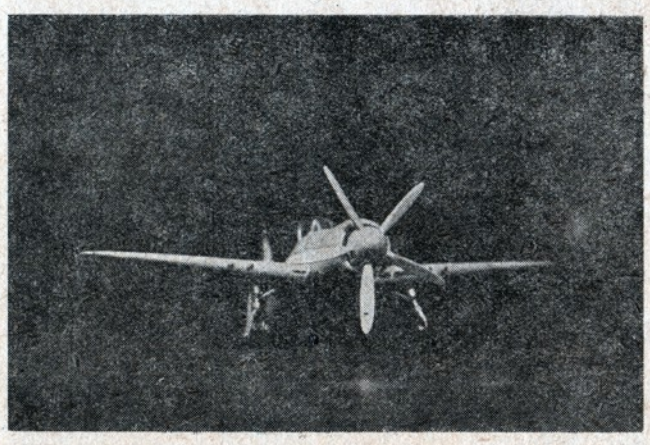
Modele w fotografii

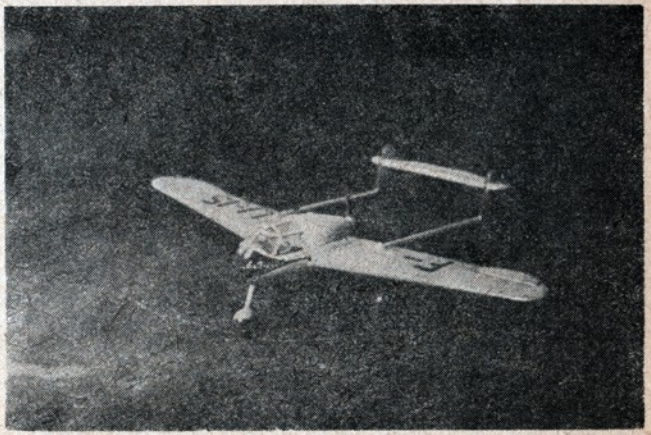
Oto dalsze zdjęcia modeli samolotów nadesłane przez Wiesława Kloczkowskiego z Jeleniej Góry. Zdjęcia te z pewnością zainteresują naszych czytelników.











Czytelnicy piszą

OD REDAKCJI

Poniżej zamieszczamy fragment listu kol. F. Lewandowskiego z Inowrocławia, który zwrócił się do redakcji „Modelarza" z prośbą o pomoc w zlikwidowaniu stałych bolączek w modelarni. Zamieszczając ten fragment zapytujemy z kolei: a co na to Zarząd Wojewódzki LPŻ w Bydgoszczy?

Przy zamiataniu posługujemy się zamiataczką wykonaną własnoręcznie z gałązek wikliny, a wodę do mycia nosimy w butelkach. O wiadrach, zmiotkach czy szmatach do ścierania kurzu nie ma w ogóle mowy. Swego czasu był u nas człowiek z ZM LPŻ, który obiecał tę sprawę załatwić (spisał nawet wszystko, co nam brakuje), lecz jak to w LPŻ bywa — dużo pustej gadaniny, a konkretnego rezultatu nie widać. Upłynął miesiąc a obiecanego wyposażenia jak nie było tak i nie ma.

Jest jeszcze jedna sprawa do omówienia. Warunki panują obecnie u nas takie, że nie mamy czym robić i z czego robić. Listewki, które otrzymaliśmy we wrześniu 1956 roku, skończyły się (tak dość, to ich też nie było), a o kleju czy farbach nie było wcale mowy. A modelu z samych listewek przecież niesposób wykonać. Jesteśmy ciekawi, co odpowie na to Zarząd Wojewódzki ZM LPŻ? Jak zareaguje na to nowy kierownik do spraw modelarstwa szkutniczego kol. Płotnicki? (tego ostatniego nikt z modelarzy nie zna i nie widział).

FLORIAN LEWANDOWSKI
Inowrocław

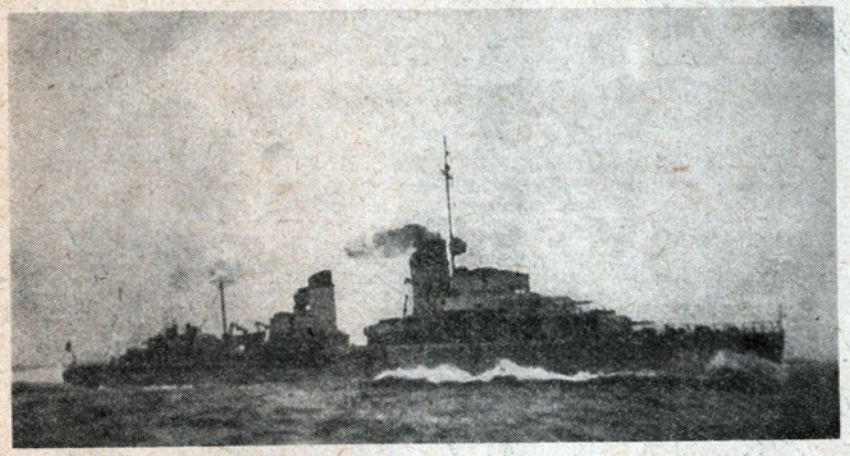
ODPOWIEDZI REDAKCJI

Modelarz z Wałbrzycha

Plan fregaty „Ametyst" w podziałce 1:100 na papierze światłoczułym kosztuje 10 zł. Plany wysyłamy po otrzymaniu wpłaty na konto Redakcji w PKO Warszawa Nr 1-9-120014 I Oddz. Miejski. Klocki na śmigła są do nabycia w Składnicy Materiałowej APRL — Warszawa, ul. Koszykowa 33. W sprawie sprzedaży części modelarskich: kotwic, śrub, bloczków itp. czynimy starania, ale na razie mamy trudności ze znalezieniem wykonawców.

Zdzisław Grygiel — zam. Gemlewo, poczta Dąbrowa Cheł., pow. Chełmno — wymieni „Skrzydlatą Polskę" Nr 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, i 17 na książkę pt. „Modelarstwo szkutnicze", Wyd. MON 1955 r.

Władysława Mykityn — Kraków, Nowa Huta, Osiedle A-31 blok 15/30 poszukuje nr 34, 35/1956 „Skrzydlatej Polski" i nr. 1, 2, 3/1956 „Modelarza", w zamian za luźne zeszyty z 1956 r. i nr nr 3—10/1957 „Kridla Vlasti" oraz numery 10—12/1956 „Flügel der Heimat", ewentualnie zakupi poszukiwane numery za gotówkę.



Okrętem hitlerowskim, który wg wszelkiego prawdopodobieństwa został zatopiony przez baterię artylerii helskiej we wrześniu 1939 r., był niszczyciel typu „Leberecht Maass", przedstawiony na powyższym zdjęciu. Jego dane techniczne były następujące: długość 114 m, szerokość 11,3 m, zanurzenie 2,8 m, wyporność 1625 t. Uzbrojenie składało się z 5 dział 127 mm, 4 x 37 mm i 8 wyrzutni torpedowych 533 mm. Załoga 283 osoby. Szybkość 36 w. Planu tej jednostki nie zamierzamy publikować. Dziękujemy za życzenia i przesyłamy wzajemne pozdrowienia.

PODZIĘKOWANIE

Ob. Jan Jajor — Koźmin Wlkp., pow. Krotoszyn, za pośrednictwem miesięcznika „Modelarz" składa podziękowanie ob. inż. Janowi Okołów z Warszawy za podarowaną książkę pt. „Szkoła małego lotnictwa" P. Elszteina.

„MODELARZ" POMAGA

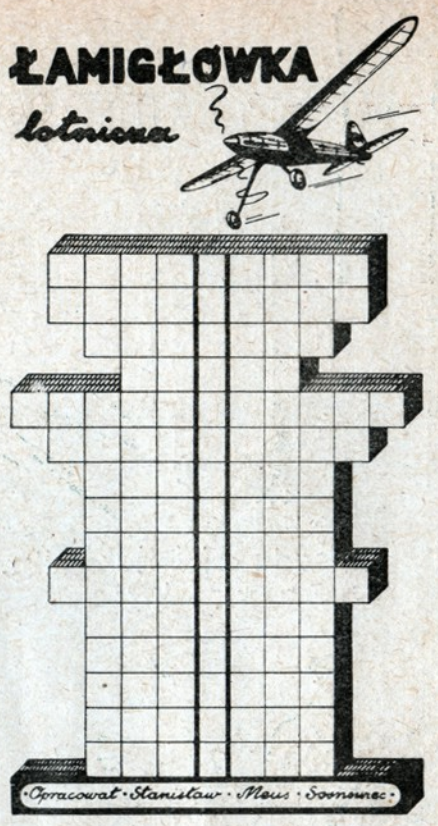
Grzegorz Świderski — zam. Puławy, ul. Kolejowa 1 odstąpi „Skrzydła i Motor" oraz „Skrzydlatą Polskę" — rocznik 1945—1948. Zainteresowani proszeni są o zwracanie się bezpośrednio pod wyżej podany adres.

HuMoR



Supermodel, wykonawca i materiały

ŁAMIGŁÓWKA lotnicza



W poziome rzędy figury wpisać wyrazy o podanym niżej znaczeniu.

Znaczenie wyrazów

1. Może być tłokowy lub Townenda. 2. Lotnisko pomocnicze, bez stałych urządzeń i obsługi. 3. Zwiastuny wiosny lub znane szybowce. 4. Drewniana lub metalowa część konstrukcyjna samolotu. 5. Nauka o utrzymaniu równowagi, wznoszeniu się i opadaniu statków powietrznych lżejszych od powietrza. 6. Statek powietrzny. 7. Gaz powstający po spaleniu mieszanki w cylindrach silnika. 8. Część spadochronu. 9. Znany samolot myśliwski z II wojny światowej, na którym walczyli Polacy na Zachodzie. 10. Dawna nazwa samolotu sportowego. 11. Statek powietrzny przystosowany do startów z ziemi i wody. 12. Lina konopna stanowiąca wyposażenie balonu. 13. Nazwa rurki aerodynamicznej, w której odpływ powietrza wywołuje nadciśnienie i podciśnienie. 14. Lot po linii prostej, skośnej do osi podłużnej samolotu lub szybowca. 15. Lotnik radziecki znany z wielkich przelotów.

ROZWIĄZANIE LOGOGRYFU

Rozwiązanie logogryfu morskiego, zamieszczonego w nrze 6 „Modelarza" brzmi: **„Święto Morza".**

W drodze losowania nagrody książkowe otrzymują:

Janusz Palacz — Poznań, **Włodzimierz Mroziński** — Ostrów Wlkp., **Zdzisław Dukaczewski** — Częstochowa, **Aleksander Kraus** — Bytom, **Adolf Wedemann** — Czarków, **Józef Sowiński** — Warszawa, **Adolf Ludwik** — Kombornia-Krosno n/W, **K. Podstawek** — Bytom.

CZASOPISMO ZALECONE DO BIBLIOTEK SZKÓŁ LICEALNYCH PISMEM MINISTERSTWA OŚWIATY NR PO3 – 308/57 Z DN. 25 MARCA 1957 R.

Adres Redakcji: Warszawa, ul. Długa 52 (Arsenał). Telefon 612-81 wew. 27. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują Urzędy Pocztowe i listonosze. Instytucje i Zakłady Pracy, mające siedzibę w miejscowościach, w których znajdują się Oddziały, względnie Delegatury „Ruchu" — zamawiają prenumeratę w tychże jednostkach „Ruchu". Instytucje Centralne, zamawiające prenumeratę dla podległych im jednostek terenowych w skali krajowej, zgłaszają zamówienia do Centrali Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Srebrna 12, konto PKO 1-6-100020. Cena w prenumeracie: kwartalnie zł 7.50, półrocznie zł 15.00, rocznie zł 30.00. Termin zgłaszania przedpłat do dnia 10-go miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Zlecenia na wysyłkę wydawnictw polskich za granicę przyjmuje Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 48. Druk. Wojsk. Zakł. Graf. Zam. 4214 z dnia 12 VII 1957 r. B-22.

WYDAJE ZG LPŻ

REDAGUJE ZESPÓŁ W SKŁADZIE: inż. Witold Jeleń, Jan Marczak, Władysław Niestoj, Edmund Osiński, Stefan Smolis, Zdzisław Szajewski

Migawki z IV Ogólnopolskich Regat Modeli pływających Kruszwica 1957



sędziowie na mecie modeli z napędem mech. nie mogli nadążyć w zapisywaniu czasów.

poniżej: zasada działania silnika zaobserwowana w praktyce



Radio-elektro węzeł działał bez zarzutu.



Pomoc techniczna czyli zawracanie.... głowy.

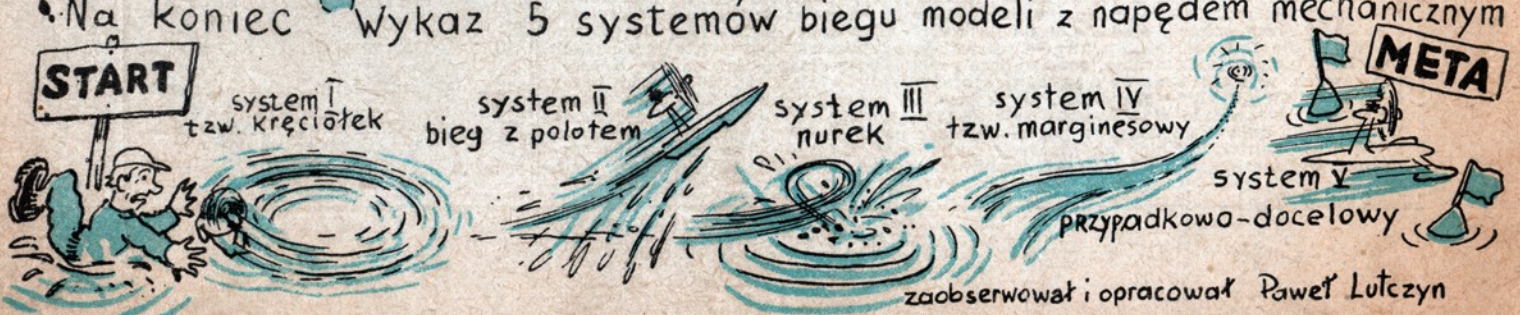




Najlepiej przygotowana ekipa do.... odjazdu

Najlepsza konkurencja

Na koniec wykaz 5 systemów biegu modeli z napędem mechanicznym



zaobserwował i opracował Paweł Lutczyn